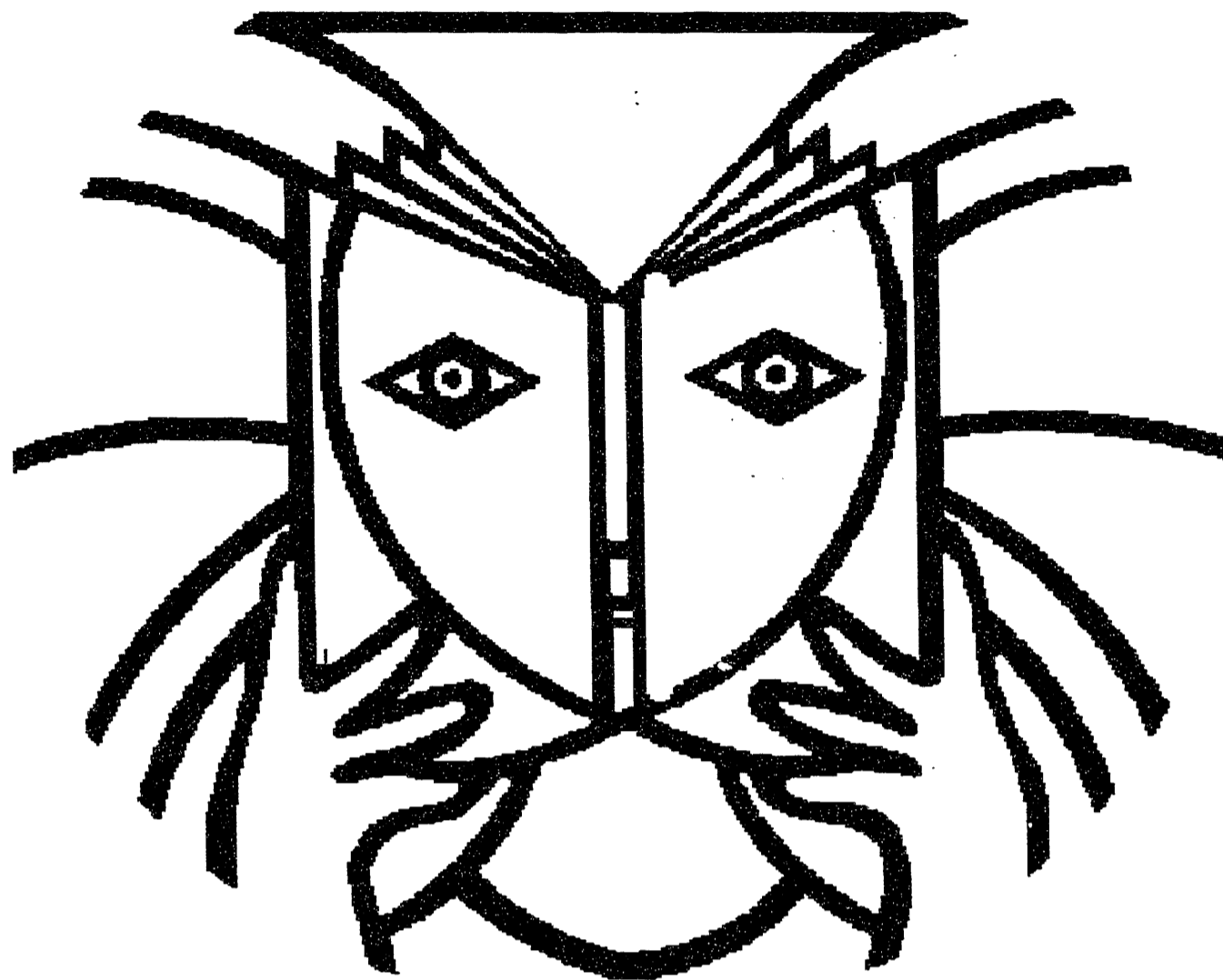




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

Rare Books Collection

of the

***NATIONAL LIBRARY
OF CANADA***

OTTAWA

***Microfilmed by
the NATIONAL ARCHIVES
OF CANADA***

Microfilmé 2001

pour la

Collection des Livres rares

de la

***BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA***

OTTAWA

***Microfilmé par
les ARCHIVES NATIONALES
DU CANADA***

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 2.

TROISIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

SESSION 1860.



IMPRIMÉ PAR THOMPSON ET CIE., RUE STE. URSULE, QUEBEC.

RAPPORT

DU

MAÎTRE GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'ANNEE EXPIRÉE LE 30 SEPTEMBRE 1859.

Imprime par ordre de l'Assemblée Législative.



QUÉBEC :

THOMPSON ET CIE., IMPRIMEURS, RUE STE. URSULE.
1860.

RAPPORT

DU

MAITRE GÉNÉRAL DES POSTES.

*A Son Excellence le Très-Honorable Sir EDMUND WALKER HEAD,
Baronnet, Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord,
etc., etc., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Les rapports No. 1 jusqu'à 16 sont transmis à Votre Excellence conformément à la loi, afin qu'ils soient communiqués à la législature à la prochaine session.

Réunis aux observations et exposés que renferme le résumé suivant, ces documents feront connaître le fonctionnement des postes canadiennes et leur condition pendant l'année expirée le 30 septembre 1859.

DE L'EXTENSION DU SERVICE POSTAL.

La gêne qui s'est fait sentir depuis deux ou trois ans en cette province a fait qu'il a été nécessaire, dans l'administration des affaires de cette branche du service public, de limiter autant que possible la dépense, sans nuire, cependant, à l'efficacité du service, et cette règle d'économie a été rigoureusement observée durant tout le cours de l'année dernière.

En conséquence, l'établissement de nouveaux bureaux de poste et de nouvelles routes postales n'a été entrepris que lorsqu'il y avait urgence, c'est-à-dire quand il s'est agi de l'avantage du public ou de favoriser la colonisation du pays; c'est pourquoi l'agrandissement du service en 1859 n'est pas aussi considérable que pour quelques-unes des années passées.

Le 30 septembre 1859, il y avait 1638 bureaux de poste en opération, en comprenant les 72 qui ont été ajoutés durant l'année. Les routes postales ont augmenté de 271 milles, et l'on a eu à pourvoir au service d'un parcours de 84,816 milles additionnels.

L'époque fixée pour l'énumération des lettres, etc., passant par la poste, a été changée cette année—c'est-à-dire que le mois de septembre a été substitué à celui de mars—et cela afin de se rapprocher davantage de la date des autres rapports annuels. Le nombre des lettres transmises par la poste en septembre 1859 paraît s'être élevé à la moyenne de 8,000,000 par année, et pour les journaux à environ 10,000,000—et ces deux chiffres indiquent une diminution considérable comparés à ceux du mois de mars 1858.

Cette estimation est basée sur une énumération faite pendant une semaine dans chaque Bureau de poste; mais il semblerait, comparées avec le port reçu non seulement pendant l'année, mais aussi durant le trimestre que l'énumération a été faite, que les affaires de la semaine choisie à cet effet se sont trouvées par hasard au-dessous de la moyenne tant de l'année que du trimestre.

Il y a eu 180 remplacements durant l'année parmi les maîtres de poste: 144 ont résigné, 17 ont été destitués, et 19 sont morts.

L'essai des boîtes aux lettres de rue dans nos cités a été commencé à Toronto, et les résultats encourageants dont il a été suivi, à en juger par le nombre de lettres qui ont été déposées dans ces boîtes, sont une preuve de leur utilité. Ces bornes-postes sont visitées au moins deux fois par jour, à des heures convenables, par des messagers de la poste, pour prendre et porter les lettres qui s'y trouvent au bureau de poste.

L'on prend en ce moment des mesures pour placer des bornes-postes dans les rues de Montréal et Québec.

SERVICE POSTAL.

Les malles cette année ont été acheminées par les entrepreneurs sur les différentes routes postales avec une ponctualité digne de remarque. Les irrégularités ont été peu fréquentes et d'une nature peu nuisible, d'où il s'en suit qu'il n'a fallu imposer qu'un bien petit nombre d'amendes.

Si cette partie du service postal se trouve ainsi dans une condition satisfaisante, une bonne part en revient sans doute à l'avantage du transport des malles par chemin de fer sur toutes les grandes lignes postales, car il facilite la ponctualité dans le transport par les autres routes ainsi que la livraison régulière dans tous les principaux centres, et grâce à lui, le service postal se fait généralement avec une régularité à laquelle il ne fallait pas autrefois songer.

De nouveaux tronçons de chemin de fer ont été livrés à la circulation cette année, et le transport d'une partie des malles a été donné au chemin de fer de Brockville à Ottawa, qui a 68 milles d'ouverts à la circulation, et à la ligne de St. Jean à Granby.

L'achèvement du pont Victoria à Montréal et de la section ouest du chemin de fer Grand Tronc jusqu'à Détroit, augmentera de beaucoup la facilité du transport des malles sur la principale route entre les deux extrémités de la province.

Le nouveau bureau de poste à London sera terminé et prêt à être installé sous peu.

REVENU.

Le revenu postal perçu durant l'année se décompose comme suit :—

Port brut.	- - - - -	\$627,431 10½
Moins—		
Balance entre les mains des maîtres de poste.	. \$10,545 69	
Balance due à l'Angleterre sur le compte du port océanique de l'année	- - - 38,458 34	
		<u>\$ 49,004 03</u>
Revenu net disponible	- - - - -	<u>\$578,426 98½</u>

Le montant du revenu net disponible ainsi réalisé excède celui de l'année 1858 de \$37,273 83. Ce résultat est dû en partie à la réduction de \$15,517 15 sur la balance due à l'Angleterre sur le compte du port par voie de mer qui, comparé à celui de l'an dernier, laisse une différence de \$21,756 61 comme résultant d'une augmentation équivalente à ce montant dans les recettes du port ordinaire.

La loi passée dans la dernière session, qui relève les postes de l'obligation de transmettre et délivrer franc de port les journaux et oblige à l'affranchissement des lettres en établissant un surcroît de port sur celles qui ne sont pas affranchies, n'a été en opération que durant les trois derniers mois de l'année qu'embrasse ce compte, et il est impossible de constater quelle proportion de l'augmentation indiquée pour les perceptions du port, et qui est due à ces changements faits à la fin de l'année.

Mais le revenu net disponible du dernier trimestre de l'année est sur le pied de \$630,000 par an, somme qui excède de beaucoup la moyenne générale du revenu annuel.

Comme il n'y a eu jusqu'ici que les rapports des maîtres de poste pour un trimestre qui ont pu être compilés depuis le rétablissement du port sur les journaux canadiens, il était impossible de faire l'évaluation du revenu que rapportera le port maintenant exigé pour les journaux canadiens. Autant, toutefois, qu'il a été possible de le constater, le port sur les journaux de toute espèce donne un revenu d'environ \$60,000 par an, ce qui subviendra d'autant aux frais du service postal, dépenses dans lesquelles les journaux comptent pour une bonne part.

Un paiement de \$14,500 a été récemment fait par le département des postes des Etats-Unis, pour le port par voie de mer des malles américaines acheminées par les paquebots canadiens dans les premiers mois de 1859, mais il a été fait trop tard pour que cette somme entrât dans les comptes actuellement soumis.

Comme on l'a fait remarquer plus haut, le port payable à l'Angleterre pour le transport des lettres venant et à destination du Canada par la ligne Cunard en 1859, s'élève à une somme beaucoup moins considérable que celles payées ces années passées ; et il est si bien avéré aujourd'hui que l'on a choisit de préférence la voie la plus avantageuse qui est offerte à la correspondance par les baquebots canadiens hebdomadaires, que pendant plusieurs mois le compte du port dû à l'Angleterre ne s'est pas élevé en moyenne à plus de \$500 par mois, tandis qu'autrefois cette somme était dix fois plus forte.

Ci-suit le chiffre des balances dues à l'Angleterre il y a quelques années pour le port océanique :—

Pour l'année 1854	-	-	-	\$69,980
do 1855	-	-	-	65,798
do 1856	-	-	-	71,309
do 1857	-	-	-	58,457
do 1858	-	-	-	53,975
do 1859	-	-	-	38,458

Il est probable que pour l'année courante cette balance n'excèdera pas de 8 à 10,000 piastres.

D É P E N S E S .

ITEMS DE DÉPENSE DU SERVICE POSTAL :—

Transport en diligence, à cheval ou à pied	-	-	\$178,094 33
do par bateau à vapeur	-	-	13,117 05
do par chemin de fer	-	-	23,278 98
do aux stations de chemins de fer, aller et retour	-	-	32,365 42
Serrures de malle, confection et réparation des sacs de malle, etc.	-	-	4,014 75½
Total, service postal	-	-	\$250,870 53½
Salaires et commissions	-	-	245,878 74
Allocations aux maîtres de poste, loyer de bureau, etc.	-	-	7,049 15
Papeterie pour do	-	-	6,237 81
Papeterie, impressions et annonces	-	-	21,978 59
Timbres et cachets, balances et poids pour les postes, et items divers	-	-	20,556 04
Total des déboursés	-	-	\$552,569 86½

Il est satisfaisant de pouvoir dire que la réduction indiquée dans le rapport de l'année dernière comme commençant à se faire sentir dans les prix offerts pour le transport des malles, comparés avec les prix demandés il y a plusieurs années, a produit une grande différence dans cet item de dépense du service postal ordinaire ; et bien qu'il ait été pourvu au service de 85,000 milles additionnels de transport, le coût du service postal ordinaire par diligence, à cheval ou à pied, y compris le transport, aller et retour, aux stations de chemin de fer, a été de \$3,695 45 de moins que l'an dernier.

Les paiements faits à des chemins de fer durant l'année pour le service des malles ont été moins élevés qu'à l'ordinaire, car quelques lignes de chemins de fer ont refusé d'accepter la compensation fixée par la loi pour le transport des malles par voie ferrée.

Il n'y a eu que de très légères différences dans les autres items de déboursés.

L'introduction du système décimal dans le compte de la perception des frais de port, qui a eu lieu durant l'année, a nécessité la modification de toutes les formes de comptes, etc., et par contre-coup, un surcroît de dépense pour les impressions. On a veillé avec attention à l'économie dans les dépenses de chaque division du département, et cela autant qu'il était possible de le faire sans nuire à l'efficacité du service. Pour l'année courante, l'on pense que le revenu net disponible, provenant de la perception des frais de port, sera suffisant pour subvenir aux dépenses, y compris le plein paiement, au taux légal, du transport par chemin de fer ; en un mot, avec le revenu le département pourra subvenir à ses frais.

MALLES VENANT ET À DESTINATION D'EUROPE.

En mai 1859, les paquebots océaniques canadiens ont inauguré, en vertu d'un nouveau contrat, un service hebdomadaire entre ce pays et l'Angleterre. Le départ de ces paquebots-poste a lieu de Liverpool tous les mercredis, et de Québec en été et de Portland en hiver tous les samedis.

Les voyages hebdomadaires ont été faits avec une vitesse et une régularité remarquables, qui n'ont été interrompues que par la perte de *l'Indian*, en novembre dernier, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

Le tableau suivant indique le temps que ces steamers ont mis à faire la traversée depuis le commencement des voyages hebdomadaires en mai, jusqu'à la fin de l'année 1859 :—

Nom du paquebot.	Départ de Liverpool.	Arrivé à Québec.	Traversée.		Départ de Québec.	Arrivé à Liverpool.	Traversée.		
			Jours	Heures			Jours	Heures	
North Briton,...	Avril 20	Mai 2	11	15	Mai 14	Mai 25	11	2	
Anglo-Saxon,...	" 27	" 9	11	16	" 21	Juin 1	10	11	
Nova Scotian,...	Mai 4	" 16	12	11	" 28	" 8	11		
North American,	" 11	" 22	11	7	Juin 4	" 14	10	3	
Hungarian,	" 18	" 30	12	2	" 11	" 20	9	6	
Indian,.....	" 25	Juin 6	12	8	" 18	" 29	10	6	
North Briton.....	Juin 1	" 11	10	8	" 25	Juillet 5	10	6	
Anglo-Saxon, ...	" 8	" 18	10	5	Juillet 2	" 11	9	5	
Nova Scotian,...	" 15	" 27	12	7	" 9	" 19	10	3	
North American,	" 22	Juillet 3	11	6	" 16	" 27	10	14	
Hungarian,	" 29	" 8	9	14	" 23	Août 1	9	6	
Indian,.....	Juillet 6	" 18	11	17	" 30	" 10	11	4	
North Briton,...	" 13	" 24	10	23	Août 6	" 16	10	1	
Anglo-Saxon, ...	" 20	" 30	10	6	" 13	" 23	9	6	
Nova Scotian,...	" 27	Août 7	11	7	" 20	" 30	9	21	
North American,	Août 3	" 13	10	6	" 27	Sept. 6	10	2	
Hungarian,	" 10	" 20	10	9	Sept. 3	" 13	9	18	
Indian,.....	" 17	" 29	11	15	" 10	" 20	9	16	
North Briton,...	" 24	Sept. 5	11	21	" 17	" 29	11	8	
Anglo-Saxon, ...	Sept. 1	" 12	11	5	" 24	Oct. 4	10	3	
Nova Scotian,...	" 7	" 22	14	6	Oct. 1	" 12	10	8	
North American,	" 14	" 25	11	6	" 8	" 20	10		
Hungarian,	" 21	Oct. 1	10	3	" 15	" 27	11	18	
Indian,.....	" 28	" 10	11	17	" 22	Nov. 3	11	22	
North Briton, ...	Oct. 5	" 16	11	5	" 29	" 11	13	5	
Anglo-Saxon, ...	" 12	" 23	10	11	Nov. 5	" 15	10	7	
Nova-Scotian,...	" 19	" 29	10	7	" 12	" 23	10	17	
North American,	" 26	Nov. 7	10	20	" 19	" 30	10	18	
Hungarian, ... }	Nov. 3	" 13	10	18	" 26	Déc. 6	9	12	Premier voyage de Portland.
Bohemian,.....	" 17	" 29	13	9	Déc. 3	" 15	11	12	
Anglo-Saxon, ...	" 23	Déc. 7	12	16	" 17	" 28	10	19	
Nova Scotian,...	" 30	" 15	14	22	" 24	Janv. 5	11	7	
Borth American,	Déc. 7	" 18	10	16	" 31	" 11	10	6	
North Briton, ...	" 14	" 30	15	5	Janv. 7	" 18	10	9	

Moyenne de 34 voyages11 13 en venant 10 11 en allant.

Les traversées faites par les steamers canadiens, tel qu'indiquées par le tableau ci-dessus, peuvent être comparées avec avantage avec celles de toute autre ligne traversant l'Atlantique, et les avantages qu'y a trouvés la correspondance du Canada avec l'Europe sont dignes de mention.

Souvent, l'année dernière, il est arrivé que les malles à destination du Canada et acheminées par les steamers canadiens faisant voile de Liverpool le mercredi, sont parvenues dans nos cités le même jour que celles qui étaient parties de Liverpool par la ligne Cunard le samedi précédent; c'est à dire que le transport de Liverpool à Montréal et Toronto avait été fait en quatre jours de moins.

Ce surcroît de vitesse par la ligne canadienne est principalement dû à ce que la traversée de l'Atlantique par la route canadienne est de plusieurs cents milles plus courte que celle entre Liverpool et New-York ou Boston.

La distance de Québec à Liverpool est de	2640	milles
do Rivière du Loup à do	2530	do
do Boston do	2849	do
do New York do	3020	do

A l'approche de l'été, la distance sera encore diminuée par le chemin de fer de Québec à a Rivière du Loup, car à ce dernier endroit les malles pourront être débarquées et embarquées, —ce qui raccourcira encore de 110 milles les voyages de la ligne canadienne. Les avantages ci-dessus indiqués et qui font la supériorité de la route canadienne comme voie de communication avec l'Europe, s'étendent, comme de juste, à la correspondance européenne de cette grande section des Etats-Unis située à l'ouest, au nord-ouest et au sud-ouest du Canada et des grands lacs, et, comme on l'a dit dans un précédent rapport, l'attention du gouvernement des Etats-Unis a été attirée sur ces avantages, mais il n'en est résulté rien de définitif avant les voyages hebdomadaires des paquebots canadiens, l'achèvement du chemin de fer du Grand Tronc et du pont Victoria sur le St. Laurent, à Montréal, qui forme une ligne non interrompue de Détroit à Québec et à Portland, achèvement qui a permis au département des postes canadiennes d'offrir des arrangements si avantageux pour le transport des malles entre les Etats-Unis et l'Europe par la route canadienne, que le gouvernement américain a acceptés sans retard. Aujourd'hui des dépêches closes renfermant la correspondance de tous les états de l'ouest, du sud-ouest et du nord-ouest, sont régulièrement acheminées entre Liverpool et Cork d'un côté, et Chicago et Détroit de l'autre. Les malles entre les états de la Nouvelle Angleterre et l'Europe sont aussi, en vertu de cet arrangement, acheminées par les paquebots canadien.

Les mesures prises pour parvenir à ces importants résultats et les détails des arrangements conclus feront le sujet d'un rapport distinct.

Les steamers canadiens ont commencé cet hiver à toucher à Cork dans leurs voyages de Portland, et des malles supplémentaires quittent maintenant Londres tous les mercredis soir et sont acheminées par train exprès *viâ* Holyhead et Dublin, pour qu'elles se rendent à Cork le mercredi après-midi, où elles sont mises à bord du paquebot canadien le lendemain de son départ de Liverpool.

Sont expédiées à 6d sterling par le paquebot canadiens, toutes les lettres à destination du Canada mises à la poste à temps pour le départ du steamer de Liverpool le mercredi matin, ou pour celui des malles supplémentaires acheminées *viâ* Cork le jeudi, ou toutes lettres affranchies qui auront cette suscription spéciale: "*par le paquebot canadien.*"

Les lettres à destination du Canada mises à la poste après le départ des malles du paquebot canadien et qui n'ont pas la suscription spéciale ci-dessus, sont expédiées par les steamers de la ligne Cunard qui font voile de Liverpool le samedi et arrêtent à Cork tous les deux dimanches pour y prendre une malle supplémentaire. Par les paquebots de Cunard, le port de voie de mer est de 8d sterling.

En avril 1859, le principe de l'affranchissement de la correspondance entre le Royaume Uni et les colonies a été inauguré par le département des postes impériales; et pour contraindre à cette obligation, les lettres non affranchies et expédiés au Canada du Royaume-Uni, et *vice versâ*, sont assujetties à un surcroît de port de 6d sterling lors de leur remise au destinataire.

CORRESPONDANCE AVEC LES ETATS-UNIS.

Port perçu sur la correspondance échangée avec les Etats-Unis :—

Perçu aux Etats-Unis	- - - - -	\$ 92,143 05
do en Canada	- - - - -	87,375 70
Total	- - - - -	<u>\$ 179,518 75</u>

tel que l'indique en détail le tableau suivant du port perçu aux frontières et dans les bureaux d'échange :—

	Perçu en Canada.	Perçu dans les Etats Unis.
	\$ c.	\$ c.
Abercorn	41 15	34 00
Baby's Point.....	13 45	18 11
Brockville	167 32	167 31
Chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron—Bureau de poste ambulant	3,011 53	2,706 80
Clifton.....	9,144 86	9,734 22
Cobourg.....	89 10	85 20
Fort Erie.....	74 45	73 95
Frelighsburg.....	341 36	339 54
Chemin de fer ^s Great Western—Bureau de poste ambulant.....	7,793 68	8,614 52
Hamilton	4,159 03	3,284 42
Hereford.....	1 70	3 31
Huntingdon.....	98 35	99 96
Kingston	4,783 06	4,935 44
London.....	1,498 38	1,291 25
Montréal	17,819 58	19,698 19
Niagara	40 96	42 67
Paris.....	1,377 60	989 74
Phillipsburg	138 23	186 80
Prescott	3,183 94	3,281 70
Port Sarnia.....	753 09	641 57
Québec	1,403 02	1,518 20
Queenston	46 79	57 98
Sault Ste. Marie	10 31	16 30
St. John's, Canada Est.....	959 29	1,181 01
Sherbrooke	366 52	290 70
Stanstead.....	553 98	965 79
Toronto	14,196 54	14,489 95
Windsor.....	15,308 43	17,394 42
Totaux.....	87,375 70	\$92,143 05

Le montant du port perçu est d'environ \$4,000 de moins qu'en 1858; mais il faut sans doute attribuer cette diminution à la gêne commerciale.

POSTE AUX MENUS ARTICLES.

Etablie en janvier 1859, cette poste a bien fonctionné, et le poids de 2 livres limité pour les paquets a été porté à 3 livres.

Cette poste n'a donné lieu à aucune plainte.

A cause, sans doute, de la stagnation générale des affaires, les paquets acheminés par la poste ont été moins nombreux qu'on ne l'espérait, et cet item de revenu n'excède pas encore \$1,600 par année. La transmission d'articles par la poste est nécessairement limitée à cette province.

ENREGISTREMENT DES LETTRES.

Le nombre des lettres enregistrées paraît avoir été beaucoup moins considérable cette année qu'en 1858, car pour 1859 l'on a qu'un total de 400,000, tandis qu'en 1848 il s'est élevé à 500,000. La cause de cette différence ne saurait se trouver ailleurs que dans la dépression générale du commerce, car c'est cela seul qui peut affecter cette branche des transactions postales plutôt qu'aucune autre.

En mars dernier, le département des postes impériales a donné communication que l'enregistrement de la correspondance, entre le Canada et la plupart des pays étrangers, serait facultatif.

SYSTÈME DÉCIMAL POUR LA TENUE DES COMPTES.

La loi de la dernière session ordonnant l'adoption du cours décimal pour les frais de poste, et la perception du port ainsi converti en décimal ont été mises en opération le 1er juillet.

Au début, les maîtres de poste ont éprouvé beaucoup de difficultés pour se conformer aux prescriptions de la loi, et surtout parce que la nouvelle monnaie décimale ne circulait pas généralement. Il n'avait circulé que peu de cette monnaie d'argent et encore moins de centins.

Pour remédier à cet inconvénient et aider au fonctionnement de la loi, le département a pu obtenir une grande quantité de la nouvelle monnaie de billon, qu'il a distribuée entre les différents maîtres de poste de la province, et cela a eu un bon effet.

Tous les comptes des bureaux de poste sont maintenant tenus d'après le système décimal, et les frais de port perçus en monnaie de ce cours. Les livres et formules de comptes, etc., en usage dans le département, ont été changés de manière à correspondre; si bien que le changement voulu a été complètement opéré, et à tout prendre les résultats en sont satisfaisants.

TIMBRES-POSTE ET ENVELOPPES AFFRANCHIES.

La circulation et l'emploi par le public des timbres-postes ont augmenté avec une grande rapidité depuis le dernier rapport.

Pour mettre à exécution la dernière loi postale en juillet 1859, on a eu d'avance des timbres-poste du cours décimal d'un centin, 5 centins, et 10 centins pour la correspondance ordinaire; de 12½ centins pour le port océanique canadien, et de 17 centins pour le port océanique anglais. Depuis ce temps ces derniers timbres ont remplacé les anciens.

Ci-suit le compte des timbres-poste :—

	Timbres poste d'un $\frac{1}{2}$ denier.	3d.	6d.	7 $\frac{1}{2}$ d.	10d.	Amount.
Balance le 1st Oct., 1858.....	377,760	264,500	41,578	62,130	78,420	\$41,367 05
Reçu des imprimeurs durant neuf mois, jusqu'au 30th Juin, 1859	850,100	449,900	70,000	.....	.....	36,579 16
Total	1,227,860	714,400	111,578	62,130	78,420	77,946 21
Mis en vente pendant plus de neuf mois.....	1,167,200	692,700	94,000	44,460	47,220	67,189 16
Balance en main le 30th June, 1859.....	60,660	21,700	17,578	17,670	31,200	\$10,757 05

	Timbres poste de 1 Centin.	5 Centins.	10 Centins.	12 $\frac{1}{2}$ Centins.	17 Centins.	Amount.
Reçu des imprimeurs, jusqu'au 30th Sept., 1859..	1,000,400	1 000,089	200,000	200,000	50,000	113,508 45
Mis en vente durant le trimestre	649,800	693,900	112,150	90,700	22,700	67,604 50
Balance en main le 30th Sept., 1859.....	350,600	306,189	87,850	109,300	27,300	45,903 95

Etat comparatif de le circulation des timbres-poste en 1858 et 1859 :—

Total de la circulation en 1858.....	1,465,440	717,200	82,500	15,090	37,230	\$64,413 25
do pour 1859, des timbres-poste anciens et nouveaux	1,817,000	1,386,600	206,150	135,160	69,920	134,793 61
Augmentation.....	351,560	669,400	123,650	120,070	32,690	70,380 35

Maintenant qu'une aussi grande partie du revenu postal est perçu au moyen de timbres-poste, il devient urgent de veiller au danger de la contrefaçon et de la fraude.

Pour empêcher que l'on ne fasse servir des timbres deux fois, l'on s'est procuré une espèce d'encre adoptée par le département des postes impériales comme étant ce qu'il y a de mieux pour oblitérer et canceler les timbres-poste, et l'on est sur le point d'en introduire l'usage dans les postes canadiennes.

Pour faciliter l'affranchissement des lettres, l'on s'est procuré des enveloppes affranchies portant le médaillon du timbre-poste de 5 et de 10 centins respectivement, qui sont vendus au prix d'un demi centin exigé en sus de la valeur de chaque timbre pour payer l'enveloppe et la gravure du timbre, etc.

LETTRES AU REBUT.

Ci-suit l'état des lettres mises au rebut durant l'année :—

Lettres au rebut de cette province	172,874
Venant du Royaume-Uni et transmises sans être ouvertes au département des postes impériales, Londres	8,467
Venant des Etatst-Unis et transmises sans être ouvertes à Washington	31,289
<hr/>	
Nombre total des lettres au rebut à destination du Canada, Reçu de Washington, lettres au rebut venant du Canada et qui ne sont pas parvenus aux destinatives	212,630
Reçu du département général des postes, Londres, lettres au rebut venant du Canada et qui n'ont pu être remises à destination dans le Royaume-Uni	30,239
<hr/>	
Nombre total qui a passé par le bureau des lettres au rebut en Canada	3,023
<hr/>	
Nombre total qui a passé par le bureau des lettres au rebut en Canada	245,892

EXPÉDITIONS D'ARGENT.

Vu le peu d'activité de toutes les affaires monétaires durant l'année dernière, les expéditions d'argent ont dû être surveillées avec plus de soin et de vigilance qu'à l'ordinaire ; et l'on a lieu de s'en féliciter, car l'année s'est passée sans qu'il y ait eu d'irrégularités marquantes.

Les transactions du bureau des expéditions d'argent se sont ressenties de la gêne commerciale comme toutes les autres branches d'affaires postales ; mais elle commencent aujourd'hui à se montrer sous un meilleur aspect, car l'émission des mandats par les postes de cette province pour le premier mois de l'année 1860, s'est élevée dans la proportion de près de \$1,500,000 par année, ce qui donne une augmentation de 40 pour cent sur les transactions de 1859.

Après quelques négociations préliminaires, il a été passé une convention avec le département des postes impériales pour l'échange des mandats entre le Canada et le Royaume-Uni, qui a été mise à effet depuis le 1er juin 1859.

En vertu de cette convention, les mandats pour toute somme n'excédant pas £5 sterg. chacun sont accordés dans tout bureau d'expédition d'argent en Canada et payés par tout bureau de poste dans la Grande-Bretagne ou en Irlande, et *vice versa*.

La convention du cours sterling en cours décimal dans l'émission comme dans le paiement des mandats échangés avec le Royaume-Uni se fait aussi en approchant que possible de leur valeur équivalente. Le pourcentage sur l'émission de ces mandats est d'un chelin sterling ou de 25 centins pour les sommes s'élevant à £2 sterling, et de deux chelins sterling ou 50 centins sur les mandats entre £2 et £5 sterling.

Aucune perte, par fraude ou autrement, n'a eu lieu l'année dernière dans les expéditions d'argent.

Le nombre des bureaux d'expédition d'argent a été augmenté depuis le dernier rapport de 171 à 222.

Le nombre de mandats émis et payables en cette province a été de	- - - - -	22,952
Le nombre payé durant l'année, de	- - - - -	22,968
La somme des mandats émis payables en cette province a été de	- - - - -	\$1,060,597 31
La somme payée do do do	- - - - -	1,063,278 29
Montant de la commission sur iceux	- - - - -	\$8,112 73
Nombre de mandats émis sur les postes du Royaume Uni émis dans les quatre mois expirés le 30 sept. 1859.	- - - - -	2,402
Montant do do	- - - - -	\$37,078 54
Nombre de mandats du Royaume Uni sur les postes canadiennes, durant la même période.	- - - - -	598
Montant de do.	- - - - -	10,195 05
Part de profit pour le Canada sur les mandats échangés avec le Royaume-Uni.	- - - - -	785 45
Revenu total—division des expéditions d'argent.		<u>\$8,898, 18</u>

Les frais d'entretien du système des expéditions d'argent durant l'année, y compris les dépenses préliminaires faites pour livres, blancs, instructions, etc., pour les transactions avec le Royaume-Uni, la conversion en cours décimal, etc., se décomposent ainsi :

Commission allouée aux maîtres de poste	- - - - -	\$2,911 04
Salaires pour la surveillance de cette division, blancs et toutes les dépenses contingentes	- - - - -	9,303 39
Total finis d'entretien	- - - - -	<u>\$12,214 43</u>

L'on évalue que pour l'année courante finissant le 30 sept. 1860, le revenu de la division des expéditions d'argent s'élèvera—

En mandats du cours provincial	- - - - -	\$10,000
do do sterling	- - - - -	2,500
		<u>\$12,500 00</u>

C'est-à-dire que cette division pourra subvenir à ses frais, ou en approchant.

SIDNEY SMITH,
Maître général des postes.

Département des postes,
20 février 1860

C É D U L E .

Faisant suite à ce rapport se trouvent les documents suivants :

	Page
No. 1.—Etat des recettes, finances et déboursés du département des postes pour l'année expirée le 30 septembre 1859	16
No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles, durant la même année	17
No. 3.—Rapport détaillé de toutes les dépenses pour salaires, commissions et allocations, pour la même année	44
No. 4.—Rapport détaillé des sommes payées par le département pour papeterie, impressions et annonces, etc., durant la même année	75
No. 5.—Rapport de tous les contrats faits pour le transport des malles durant la même année	113
No. 6.—Rapport des dépenses dans les contrats en force effectués par le département de la poste, indiquant le service originairement prescrit par le contrat, le prix originaire, les raisons qui ont donné lieu à cette diminution, le montant et la réduction dans le prix, et la date depuis laquelle cette réduction a eu lieu, durant la même année	136
No. 7.—Rapport de toutes amendes imposées et déductions faites sur la paie des entrepreneurs pour avoir manqué de délivrer la malle au temps dit, durant la même année	139
No. 8.—Rapport de toutes les routes postales discontinuées, indiquant le cas de chaque route discontinuée, et la raison pour ce faire, durant la même année	140
No. 9.—Rapport de tous les cas arrivés où des lettres contenant de l'argent, transmises par la poste, ont été enlevées, indiquant le détail de chaque cas, et exposant le résultat des démarches faites par le département, durant la même année	147
No. 10.—Rapport indiquant les bureaux d'expédition en opération, le nombre et le montant des mandats émis et payés, etc., durant la même année	155
No. 11.—Rapport indiquant le coût annuel du système des envois d'argent, spécifiant en détail les déboursés pour salaires, annonces, impressions, papeterie et toutes autres dépenses, durant la même année	160
No. 12.—Rapport indiquant le nom des nouveaux bureaux d'expédition d'argent, et ceux de ces bureaux qui ont été fermés, durant la même année	162
No. 13.—Rapport indiquant les pertes, s'il en est, souffertes par la mise à exécution de ce système, durant la même année	163
No. 14.—Rapport indiquant le nombre de mandats émis en Canada sur la poste du Royaume-Uni, durant les quatre mois qui ont précédé le 30 septembre 1859	164

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE.

No. 15.—Copie du registre de toutes les offres faites pour le transport des malles, après la publication d'annonces demandant des soumissions pendant l'année expirée le 30 septembre 1859	169
No. 16.—Etat des lettres de rebut contenant de l'argent et autres articles de valeur, enregistrées et renvoyées au bureau des lettres de rebut, Canada, durant la même année	205

RAPPORT No. 1

État des recettes, finances et déboursés du département des postes pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.

REVENU.		\$	cts.	\$	cts.	EMPLOI DU REVENU.		\$	cts.	\$	cts.
Balance dues par les sous-mâtres de poste, le 30 Sept. 1858.				10170	02	Rappt.	Transport des malles par terre.....	178094	33		
Montant brut des frais de port (argent)		457489	83			2.	do des et aux ch. de fer.....	32365	42		
Do (timbres) \$113844.28							do par bat. à vapeur.....	13117	05		
Montant d'anciens timbres-poste de précédents comptes et remis par les maîtres de poste..... \$1208.98		112635	30				do par chemins de fer...	23278	98		
Montant reçu des marchands et autres pour boîtes à lettres.....		4441	56			3.	Cadenas pour les malles, faire et réparer les sacs de malle.....	4014	75½	250870	53½
Montant de diverses recettes.....		836	08				Salaires et commissions.....			245878	74
Montant autorisé à être appliqué et mis en compte comme revenu du bureau de poste—par un ordre en conseil du 14 mai 1858—estimé être l'équivalent qui aurait été payable sur la correspondance législative et départementale, transportée franche de port par le bureau de poste durant l'année		64000	00			4.	A. Frais de voyage.....			3885	90
Lettres remises, refusées, mal adressées et renvoyées		639402	77				B. Comptes de diverses personnes pour articles fournis pour le service du département des postes			5832	53
Recettes nettes durant l'année, déduction faite des lettres de rebut		22141	77½	617260	99½		C. Loyer et taxes			7049	15
A déduire, frais de port anglais, dans l'item ci-dessus							D. Papeterie, impressions et annonces.....	21978	59		
Revenu total y compris les balances.....							E. Papeterie aux maîtres de poste.....	6237	81	28216	40
				627431	01½		F. Chauffage et éclairage.....			5572	04
				38458	34		G. Divers déboursés.....			5264	57
				588972	67½		Balances dues par les maîtres de poste le 30 Sept. 1859.....			10545	69
				588972	67½		Balance au crédit du département			25857	12
										588972	67½

SIDNEY SMITH,

Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

RAPPORT No. 2.

DÉTAIL de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Abbott's Corners et Frelighsburg ...	H. H. Smith.....	A ch. ou en voit...	2	12 mois	40	00
Abbottsford, Frost Village, Montréal et St. Hyacinthe	J. G. et W. G. Cowee ...	Voit. à 2 chev.....	6	12 do ...	1960	00
Abercorn et Richford.....	A. Pickle.....	Non indiqué	6	12 do ...	40	00
Abercorn et Sutton.....	A. Pickle.....	do	6	12 do ...	200	00
Acton et Bronte, <i>viâ</i> Milton	T. H. Thompson.....	A ch. ou en voit...	3 et 6	5 do ...	105	00
Acton et Morgantown	S. Beals.....	do	3	3 do ...	19	50
Actonvale et Roxton Falls	D. Lagarde.....	do	6	12 do ...	145	60
Addison et Greenbush	G. Taylor.....	A cheval ou au- } tremement	2	9 do ...	30	00
Agincourt, Scarboro, et chemin de Stouffville.....	John Hill.....	Non indiqué	6	12 do ...	52	00
Alberton, Lynden et Station	D. Vansickle.....	Voiture	3, 6 et 18	12 do ...	289	58
Albion et Coventry	G. Taylor	A ch. ou en voit...	2	12 do ...	52	00
Albion et Sandhill	G. Taylor.....	do	3	12 do ...	90	00
Albion et Thistletown	G. Taylor.....	do	6	12 do ...	100	00
Aldboro' et Wardsville	Joseph Bowes.....	do	1	12 do ...	99	88
Aldershott et Waterdown	S. Anderson.....	Voiture	6	12 do ...	200	00
Alfred et L'Orignal	John Hill.....	Non indiqué .....	.....	Saison d'été.	78	33
Alfred et Treadwell	Joseph Bertrand.....	A ch. ou en voit...	.....	2 mois	8	00
Algonac et Baby's Point	J. Menten.....	Bâteau	2	12 do ...	52	00
Allan's Corners et St. Louis de Gonzague.....	J. Symons.....	A ch. ou en voit...	3	12 do ...	64	00
Almonte (ci-dev. Ramsay) et Clayton	James Coulter.....	do	2	12 do ...	80	00
Almonte et Arnprior	D. Campbell.....	do	6	40 jours.....	55	70
Almonte et West Huntley	P. Kennedy.....	Non indiqué	2	.....	46	67
Alton et Caledon	William Bell.....	A ch. ou en voit...	2	12 mois	60	00
Amherstburg et Rondeau	William Mallory.....	Voit. à 2 chev. ...	3	12 do ...	1600	00
Amherstburg et Windsor	W. B. Hiron.....	Voiture	6	12 do ...	480	00
Amherst Island et Bath	T. Murray.....	Bâteau ou autrem. suiv. la saison...	2	12 do ...	100	00
Amiens et Coldstream	H. P. Fuller.....	Non indiqué	2	6 do ...	20	00
Amiens, Coldstream et Lobo	John C. Collier.....	do	2	6 do ...	50	00
Amiens et Lobo	Martha Collier.....	do	2	3 do ...	15	00
Ancaster et Carluke	James Moffatt.....	A ch. ou autrement	3	12 do ...	200	00
Ancaster et Hamilton	John Cran.....	A l'opt. de l'ent'r.	6	3 do ...	100	00
Ancaster et Hamilton	John Duffy.....	Voiture.....	6	9 do ...	146	70
Appleby et Merton	John Scott.....	Non indiqué	3	12 do ...	80	00
Appleton et Carleton Place	Joseph Dougherty....	A ch. ou en voit...	2	12 do ...	40	00
Apto et Craighurst	T. Craig.....	A ch. ou en voit...	1	12 do ...	28	00
Arkwright et Willisroft	W. S. Willisroft.....	do	1	6 do ...	36	24
Arkwright et Willisroft	Joshua Faulkner.....	do	1	6 do ...	24	00
Arnprior et Castleford	D. Ferguson.....	do	6	40 jours.....	61	27
Arthabaska Station et St. Christophe.....	P. Beauchaine.....	do	6	12 mois	100	00
Ashburn et Balsam	Jabez Oliver	do	2	9 do ...	27	00
Ashburn et Balsam	W. H. Oliver.....	do	2	3 do ...	9	75
Ashburnham et Peterboro'	S. J. Carver.....	Non indiqué	6	9 do ...	30	00
Ashton et Prospect	John Sykes.....	A ch. ou en voit...	6	12 do ...	95	00
Asphodel et Norwood.....	Moses Minor.....	do	3	7 do ...	114	33
Atherly et Orillia	W. C. McMullen.....	Non indiqué	3	7½ do ...	30	00
Athlone et Keenansville	Jas. Brazille.....	.....	.....	6 voyages ...	3	00
Athol et Martintown	John Campbell	A ch. ou en voit...	2	12 mois	116	00
Aultsville et Williamsburg Est	L. Pillar.....	do	6	12 do ...	60	00
Aurora et Lloydtown	H. Green	do	6	12 do ...	360	00
Avonbank et St. Mary's	Jas. Muir	A cheval.....	2	12 do ...	80	00
Aylmer et Dorchester Station	W. T. Partlow.....	Voiture	2	12 do ...	255	00
Aylmer et Grovesend	John Haun.....	A ch. ou en voit...	2	12 do ...	72	80
Aylmer et Ottawa	Moses Holt, Jr.....	Diligence	6	8 do ...	133	33

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Periode.	Montant.	
					\$	cts.
Aylmer et Portage du Fort	Jas. Wyman.....	Voit. à un cheval..	3	6 mois	445	00
Aylmer et Steamboat Landing	M. Holt, Jr.....	Voiture .....	.....	Saison d'été..	22	65
Aylwin et Low	John Litle.....	A cheval.....	1	3 mois	45	00
Aylwin et Rivière Désert	A. Lebeau.....	do	1	3 do	85	00
Ayr et New Dundee	F. G. Millar.....	A ch. ou en voit..	3	7 do	42	00
Ayr et New Dundee	W. Rothher	do	3	2 do	26	00
Ayton et Normanby	T. Longhead	A ch. ou en voit..	1	12 do	60	00
Baby's Point et Newbury	R. Peck	Voiture	3	12 do	600	00
Baby's Point et Port Sarnia	Jos. Farr.....	do	3	12 do	548	00
Bagot et Burnstown	John Halliday.....	A ch. ou en voit..	3	12 do	64	00
Bagot et Calabogie	T. H. Dillon.....	Non indiqué	1	12 do	40	00
Bagot et Mont St. Patrick	T. Brady.....	A ch. ou en voit..	2	12 do	104	00
Bagotville et Laterrière	R. Maltais.....	Non indiqué.....	1	12 do	56	00
Balderson et Playfair	G. C. Mills.....	A ch. ou en voit..	2	12 do	60	00
Barie et Ivy	John Hunter.....	do	2	12 do	184	00
Barrie et Orillia	John Harvie.....	Diligence ou autre voiture	3	12 do	556	52
Barrie et Penetanguishène.	A. Smith.....	Voiture	3	12 do	790	00
Barrie et Penetanguishène	A. Bailey.....	.....	.....	1 trip.....	5	00
Barrie et Penetanguishène	L. Collombes.....	.....	.....	1 trip.....	4	00
Barrie et Penetanguishène	L. Savey.....	.....	.....	1 trip.....	4	00
Barrie et Shanty Bay	W. Heard.....	.....	2	12 mois	104	00
Batiscan et St. Narcisse	P. Lacourcière	Voit. à un cheval..	2 & 3	12 do	58	67
Batiscan Bridge et St. Stanislas	Isidore Laguere.....	A ch. ou en voit..	3 & 6	12 do	173	34
Battersea et Kingston	W. Baker.....	do	2	12 do	80	00
Bayfield et Eroll	W. A. Church.....	do	1	10 do	333	33
Bayfield et Hillsboro'	George Castle.....	A l'opt. de l'entre- preneur.....	1	2 do	37	50
Bayfield et Seaforth Station	T. Knox.....	A ch. ou en voit..	12	12 do	900	00
Bayfield et Zurich	F. Knell.....	A cheval ou au- trement.....	1	12 do	52	00
Beachville et Embro'	John McKay.....	A ch. ou en voit..	6	7 do	145	83
Beachville, Embro' et Stratford	John McKay.....	do	6 à 2 à	Embro..... Stratford... }	166	66
Bearbrook et Osborne	John Walsh.....	do	1	12 mois	52	00
Beauharnois, Caughnawaga, Fort Covington, Huntingdon et Montréal.....	S. Lamb.....	Voit. à deux chev.	3 & 6	12 do	1600	00
Beauharnois, St. Timothy, Teohanta et Valleyfield	C. Boyce.....	A ch. ou en voit..	3	12 do	236	60
Beaverton et Georgina	Jos. Sheppard.....	Voiture	3	7 mois ... } 7 jours }	409	74
Beaverton, Georgina et Holland Landing.....	Jos. Sheppard.....	do	6	12 mois	1400	00
Beaverton et Lindsay	G. C. Cooke.....	do	6	12 do	1100	00
Beaverton et Mara	W. Ritchie.....	A l'opt. de l'entre- preneur.....	2	12 do	80	00
Beaverton et North Eldon	John Merry.....	A cheval.....	1	12 do	48	00
Beaverton et quai.....	David Glover.....	Non indiqué	6	Saison	40	00
Bécancour—Ste. Gertrude et Stan- fold.....	P. Bélanger.....	Voiture	2	12 mois	416	00
Bedford et North Stanbridge	Wm. Clarke.....	do	3	12 do	100	00
Belfast et Dungannon	A. McDonagh.....	A cheval.....	2	12 do	104	00
Belford et Markham	Edward Taylor.....	A ch. ou en voit..	2	12 do	80	00
Belleville et Bridgewater.....	G. Canniff.....	Non indiqué	3	10 do	240	00
Belleville et Hillier	S. Flagler.....	Diligence	2	12 do	150	00
Belleville et Madoc	D. Ross.....	Voiture	6	12 do	300	00
Belleville et Pieton	Josiah Blanchard.....	Non indiqué	6	33 voyages..	66	00
Belleville et Picton	do	do	6	Saison d'hiver }	80	00
Belleville et Stirling	Wm. R. Parker.....	do	6	12 mois	190	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Belleville et quai du bât à vap.....	H. Taylor.....	A pied.....	12	Saison 1858..	28	00
Belleville et Tweed	G. Canniff.....	Dillig. ou autrem.	3	2 mois	38	33
Bell's Corners et Hazledean	John Young.....	Cheval ou voiture	2	8 mois	34	67
Belmont et London.....	John H. Bostwick.....	do	3	6 do	112	66
Belmont et London.....	John Prowse.....	do	3	6 do	74	50
Belmore et Dingle servant Wrox- eter.....	J. W. Irwin.....	Non indiqué.....	1	12 do	177	50
Belœil et St. Hilaire.....	C. Lisotte.....	Bâteau ou voiture.	12	3 do	17	50
Belœil et St. Hilaire.....	P. Larrivée.....	.....	12	6 do	35	00
Belœil et St. Hilaire.....	F. Geoffrion.....	.....	12	3 do	17	50
Benmiller et Goderich.....	Executors of the late B. Miller.....	A cheval	3	12 do	78	00
Bentinck et Proton... ..	George Armstrong....	Cheval ou voiture.	1	12 do	168	00
Bentinck et Walkerton.....	A. Hunter.....	do	3	12 do	390	00
Berlin et Glen Allan.. ..	S. Cornell.....	Dilligence	6	12 do	900	00
Berlin et Millbank.....	W. Rutherford.....	Cheval ou voiture.	2	6 do	100	00
Berlin et Millbank... ..	William Ross.....	.....	2	6 do	120	00
Berlin et Preston.....	William Boyce.....	A l'opt. du cont'r.	12	12 do	468	00
Berlin et Waterloo... ..	S. Cornell.....	Cheval ou voiture.	12	11 do et } 19 jours }	77	38
Berlin et Winterbourne	Schmitt et Cie.....	Dill. ou autre voit.	6	12 mois	500	00
Berthier et Maskinongé, servant St. Barthélemi.....	E. Houde.....	Voiture.....	3	12 do	48	00
Berthier, St. Cuthbert et St. Nor- bert	Frs. Gagnon.....	do	3	12 do	132	00
Berthier et Ste. Elizabeth.....	Therzite Lafontaine...	do	3	12 do	108	00
Berthier et William Henry... ..	M. Forcier.....	Bâteau ou voiture.	7	3 do	40	00
Berthier et William Henry	A. Forcier.....	.....	7	9 do	120	00
Bervie et Ripley.....	M. McLennan.....	Non indiqué.....	1	9 do	34	11
Bervie et Ripley.....	M. Wall.....	.....	1	3 do	10	00
Berwick et Casselman.....	M. Cavanagh.....	Cheval ou voiture.	1	12 do	40	00
Berwick et Dickinson's Landing ...	A. P. Cockburn.....	do	3	12 do	180	00
Bewdley et South Monaghan	James Eakins.....	do	6	7 do	54	05
Binbrook et Stoney Creek.....	R. Roddick.....	do	2	12 do	76	34
Birkhall et Moore.....	Charles S. Duncan.....	Non indiqué.....	1	7 do	30	00
Bishop's Mills et North Augusta....	James Wilcox.....	Cheval ou voiture.	1	12 do	40	00
Blandford et Maddington... ..	V. St. Germain	do	2	12 do	72	00
Blessington, Lonsdale, Melrose et Shannonville	E. H. Lewis.....	Cheval ou voiture.	2	3 do	63	50
Blessington, Lonsdale, Melrose et Shannonville.....	F. Stewart.....	.....	3	9 do	72	00
Blytheswood et Leamington	R. June	Non indiqué.....	2	14 do	53	33
Bobcaygeon et Downeyville	James Findlay.....	Cheval ou voiture.	2	12 do	136	00
Bobcaygeon et Minden	James Findlay.....	do	1	4½ do	59	33
Bodmin et Clinton, servant Ban- don	J. W. Hall	do	2	12 do	450	00
Bond Head et Malton, <i>viâ</i> . Mono Mills	Geo. Taylor.....	Voiture.....	3 & 6	12 mois, moins payé Athlone et Keenansville.	1069	00
Bord à Plouffe et St. Martin... ..	C. Smallwood.....	Non indiqué.....	6	Saison del'été	50	00
Boscobel et Roxton Falls... ..	W. Hackwell.....	Cheval ou voiture	1	12 mois	26	00
Bothwell et Cashmere.....	David Allans.....	do	2 & 3	12 do	52	25
Bowen et Napanee... ..	M. C. Whitcomb.....	do	3	12 do	130	00
Bowmanville et Casarea... ..	T. Brodie, Jr.....	Voiture	6	12 do	538	00
Bowmanville et Tyrone	P. Travers.....	do	3	12 do	91	00
Bowmore et Collingwood.....	W. Blair	do	3	11 do	102	67
Bowmore et Feversham.....	E. Horton.....	Cheval ou voiture.	1	1 do	6	66
Bowmore et Melanethon.....	T. Huxtable.....	do	1	11 do	183	34
Bowmore et Nottawassaga Sta- tion	John Bain.....	do	3	1 do	6	50

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Bowmore et Osprey.....	R. Brown.....	Cheval ou voiture.	1	1 mois.....	4	16
Bradford et Cookstown.....	Jas. Bradshaw.....	Diligence ou autre.				
		voiture.....	6	12 do ...	179	40
Brampton et Cheltenham.....	Jas. McDonald.....	do.....	6	12 do ...	300	00
Brampton et Churchville.....	Manning et Gorman ..	do.....	6	12 do ...	199	00
Brampton et Orangeville.....	W. J. Lewis.....	do.....	6	9 do ...	36	75
Brampton et Orangeville.....	John Harris.....	do.....	6	3 do ...	150	00
Brantford et Cainsville.....	Chas. Hobson.....	Voiture.....	3	4 mois } et 6 jours }	33	00
Brantford et Newport.....	T. Knight.....	Cheval ou voiture.	3	12 mois ...	100	00
Brantford et Paris Station... ..	R. Palmer.....	Voiture.....	.....	51 voyages...	76	50
Breslaw et Frieburg.....	C. Gersten.....	Cheval ou voiture.	3	12 mois ...	100	00
Bridgenorth et Peterboro'...	R. W. Shaw.....	do.....	2	12 do ...	100	00
Bridgewater et Tweed.	J. Colwell.....	Non indiqué.....	2	1 do ...	4	83
Brighton et Kingston.....	E. Howard.....	Diligence.....	6	12 m. moins } les amend }	2145	00
Brighton et Norham.....	R. J. Morrow.....	Voiture.....	3	5 mois ...	75	00
Brighton et Norwood.....	J. A. Johnson.....	do.....	3	7 do ...	408	33
Britonville et Lakefield.....	G. Hamilton.....	Cheval ou voiture.	1	12 do ...	52	00
Brock, Epsom et Vromanton... ..	W. Oliver.....	do.....	2	1 mois	20	00
Brockville et Morristown, E. U.....	W. H. Willson.....	Bâteau ou voiture.	6	12 do ...	50	00
Brockville et North Augusta.....	R. Stone.....	Cheval ou voiture.	3	4 mois et } 18 jours. }	54	05
Brockville et North Augusta.....	Jas. Wilcox.....	do.....	3	6 mois et } 2 jours }	78	49
Brockville et Perth.....	W. H. Willson.....	do.....	6	4 mois et } 19 jours }	528	88
Brockville et Smith's Falls.....	W. H. Willson.....	Voiture.....	6	1 mois et } 8 jours. }	108	33
Brockville et Smith's Falls.. ..	W. C. Lewis.....	.....	3	3 mois ...	175	00
Brockville et Westport.....	Jacob Gallenger.....	Voiture.....	6	12 do ...	1448	00
Brompton et Windsor Mills.....	S. A. Stevens.....	Non indiqué.....	3	12 do ...	78	00
Bronte et Milton... ..	R. Beckwith.....	Cheval ou voiture.	6	7 do ...	192	86
Bronte Road et Omagh.....	L. Melosh.....	Non indiqué.....	3	7 do ...	46	67
Brougham et Stouffville.....	W. McGill.....	Cheval ou voiture.	3	12 do ...	160	00
Brougham et Whitby.....	Jas. Hubbard.....	Voiture.....	6	12 do ...	400	00
Broughton et St. Joseph.....	J. O. C. Arcand.....	Cheval ou voiture.	1	12 do ...	50	00
Brownsburg et Migneault... ..	F. Naubert.....	Voiture.....	1	9 do ...	18	75
Brownsville et Ingersoll... ..	E. Doty.....	do.....	3	12 do ...	430	00
Brudenell et Sebastopol... ..	James Dooner.....	Non indiqué.....	1	1 do ...	4	16
Brunswick et Millbrook.....	James Sloane.....	do.....	2	6 voyages..	15	00
Buckingham et Osborne.....	A. Keenan.....	Bâteau ou voiture.	12	12 mois	190	00
Buckingham Wharf et Osborne.	G. G. Dunning.....	do.....	12	9 doy'comp. } arr. de '52 }	71	50
Buckland et St. Lazare.....	B. Nadeau.....	Cheval ou voiture.	1	3 months...	18	00
Burford et Cathcart.....	T. Muir.....	do.....	2	12 do ...	52	00
Burford et Dereham.....	G. Waters.....	Voiture.....	6	9 do ...	825	00
Burford et Paris.....	G. Waters.....	Diligence.....	6	9 do ...	211	24
Byron et London.....	J. B. Wells.....	Cheval ou voiture.	2	3 do ...	25	00
Byron et London.....	G. Fitzgerald.....	Non indiqué.....	2	9 do ...	36	75
Caintown et Lyn.....	R. Hazlewood.....	Cheval ou voiture.	1	1 do ...	2	60
Caintown et Mallorytown... ..	James Adams.....	do.....	2	11 do ...	38	50
Caistorville et Canboro'... ..	James Park.....	do.....	1	12 do ...	39	00
Caldwell et Sligo.....	Isaac Hunter.....	Non indiqué.....	2	12 do ...	64	00
Caledon et Erin.....	W. Clarke.....	A cheval.....	1	12 do ...	60	00
Caledon East et Kilmanagh.....	H. Cæsar.....	Non indiqué.....	2	3 do ...	10	83
Caledon East et Lockton.....	William Ray.....	do.....	2	15 do ...	63	75
Calumette Island et Collfield... ..	M. Hughes.....	Bâteau.....	3	2 do ...	5	00
Calumette Island et Fort Coulonge ...	L. Brisard.....	Non indiqué.....	1	12 do ...	60	00
Calumette Island et Portage du Fort.....	L. Brisard.....	Cheval ou voiture.	3	12 do ...	120	00
Campbell's Cross et Centre Road ...	R. McCallum.....	Non indiqué.....	12	12 do ...	124	80

RAPPORT No. 5.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyage par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Campbellton, N. B., et Métis.....	G. Dickson.....	Non indiqué	2	12 mois ...	1760	00
Campbellton, N. B., et Percé.....	A. Kerr.....	Voiture.....	2	12 do ...	1800	00
Canboro' et Canfield.....	John Switzer.....	A che. ou en voi..	6	12 do ...	140	00
Canboro' et Ontario.....	James Jewell.....	do do	1	12 do ...	160	00
Canboro' et Port Robinson.....	R. Abbott.....	Voiture	3	12 do ...	474	00
Canfield et Cayuga.....	John Switzer.....	do	12	12 do ...	200	00
Canning, Richwood et station de chemin de fer.....	H. Cromwell.....	A che. ou en voi..	6	12 do ...	200	00
Cannington et Eldon.....	C. Sproul et James K. Brown.....	do do	3	12 do ...	300	00
Canrobert et St. Césaire.....	James Mullarkey.....	do do	3	12 do ...	60	00
Cantley et Chelsea.....	John Kirk.....	do do	2	6 do ...	30	00
Cantley et Chelsea.....	N. Reid.....	do do	2	6 do ...	30	00
Cap Rich et St. Vincent.....	R. Cox.....	do do	2	4 mois et quatre jours..	44	23
Carillon, La Chute et St. Andrews....	Jos. Green.....	Voiture	6	12 mois	196	00
Carillon et Pointe Fortune.....	R. Quick.....	Non indiqué .....	.....	saison d'été..	24	53
Carillon et cité d'Ottawa.....	Kirby et Pattee.....	Voiture .....	.....	saison d'hiv..	1070	00
Carillon et Steamboat Landing.....	C. W. Schneider.....	Non indiqué .....	.....	saison d'été..	68	00
Carillon, Vaudreuil et Steamboat Landing	C. Proulx.....	do	12	4 mois et 22 jours }	244	00
Carleton et Dalhousie, N. B.....	P. Landry.....	Bateau	2	12 mois ...	360	00
Carlingford et Sebringville.....	A. Davidson.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	84	00
Carp et Stittsville.....	John Graham.....	do do	3	3 do ...	36	00
Carp et Huntley Ouest.....	John Graham.....	do do	3	4 do ...	42	00
Carp et Huntley Ouest.....	P. Kennedy.....	do do	3	5 do ...	60	00
Carronbrook et Cromarty	R. Leggat.....	do do	2	12 do ...	74	00
Carthage et Morningdale Mills.....	A. Glenn.....	Non indiqué	1	12 do ...	24	00
Castlebar et Danville.....	John Murphy.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	100	00
Castleford et Pakenham.....	Jas. Riddell.....	do do	6	11 mois et 20 jours }	680	98
Castleford et Westmeath Sud.....	John Warnock.....	Diligence ou autre- treatment.....	6	12 mois ...	560	00
Castlemore et Humber.....	John Murphy.....	A che. ou en voi..	2	3 do ...	30	00
Castlemore et Humber.....	Rachel Nattress.....	do do	2	9 do ...	44	25
Castleton et Colborne.....	C. Weller.....	do do	2	7 do ...	34	37
Cayuga et Jarvis.....	C. W. Shannon.....	Non indiqué	2	12 do ...	149	00
Cayuga et Seneca.....	John Waters.....	A che. ou en voi..	6	11 do ...	412	50
Cayuga et Seneca.....	E. Evans.....	do do	6	1 do ...	25	83
Cédres et Coteau Landing.....	B. Urteau.....	do do	6	12 do ...	250	40
Centreville et Napanee.....	H. Finkle.....	Diligence ou autre- treatment.....	6	12 do ...	300	00
Centreville et Tamworth.....	E. Drader.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	160	00
Chambly et St. Hillaire, <i>viâ</i> St. Jean Baptiste	E. Macé.....	Voiture	6	12 do ...	350	00
Chambly et St. Jean.....	Jos. Harbeck.....	A che. ou en voi..	6	12 do ...	279	48
Charlesborg et Québec	J. Beaulieu.....	do do	1	7 do ...	16	33
Charleston et Fammersville	P. F. Green.....	do do	2	12 do ...	50	00
Château Richer, Ste. Anne et St. Ferréol	C. Paré.....	do do	2	12 do ...	60	00
Chatham et Harwich, Ouest.....	L. M. Taylor.....	do do	1	12 do ...	50	00
Chatham et Muddy Branch	M. Leblanc.....	do do	1	3 do ...	6	25
Chatham Ouest et Oungah	S. Kinny	A cheval.....	2	12 do ...	100	00
Chatham, Ouest et St. Thomas.....	John Decour	Voiture	6	12 do ...	2400	00
Chatham Ouest et Sandwich	W. B. Hirons.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	1140	00
Chatsworth et Marmion.....	D. Bryant	Non indiqué	1	7 do ...	35	00
Chatsworth et Mono Mills	J. Brown	Non indiqué	1	12 do ...	440	00
Chertsey et Rawdon.....	M. Granger.....	Voiture	1	12 do ...	48	00
Chester et St. Christophe	P. Beauchaine.....	Non indiqué	2	12 do ...	90	00
Chesterfield et Ratho	W. S. Elliot	A che. ou en voi..	3	12 do ...	52	00
Chicoutimi et Labarre.....	J. Morel.....	Non indiqué	1	12 do ...	144	00

RAPORT No. 5.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la Route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Nombre de voy. par semai.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Chicoutimi et Murray Bay.....	J. Harvey.....	A pied, à cheval ou en voit. selon la saison	1	12 mois ...	400	00
Chicoutimi et Baie St. Paul.....	F. Gagnon.....	Non indiqué	1	12 do ...	460	00
Chippewa et Fort Erié.....	W. Raison.....	Voiture.....	3	12 do ...	298	00
Chippewa et Niagara	J. E. Humphries.....	do	6	12 do ...	1156	00
Chippewa et Port Robinson.....	F. Lauzon.....	A che. ou en voi.	3	12 do ...	195	00
Churchville et Derry Ouest.....	R. Johnston.....	do do	6	12 do ...	160	00
Clacham et Crinar.....	J. Marshbanks.....	Non indiqué	1	3 do ...	13	00
Clarence et Lochaber	R. Woodley	Par bateau, à pied ou autrement....	3	12 do ...	78	00
Clarence, Lochaber et Thurso.....	R. Jones.....	Par bât. ou voi...	6	saison d'hiv..	74	80
Clarenceville et Pike River.....	S. S. Parker.....	Voiture	6	12 mois	249	00
Clarendon et Clarendon Centre.....	G. Hodgins.....	Non indiqué	3	6 do ...	71	00
Clareview et Cloyne.....	S. C. McDonnell.....	Voiture	1	9 do ...	123	50
Clareview et Kaladar.....	S. McDonnell.....	A che. ou en voi..	1	3 do ...	26	00
Clareview et Napanee.....	C. G. Huyck.....	do do	2	12 do ...	300	00
Clarke et Kendall.....	W. Carscadden.....	do do	2	12 do ...	93	00
Clayton et Perth.....	Jas. Coulter.....	do do	2	12 do ...	200	00
Clayton et Tatlock.....	Jas. Gauthrie, Senr..	do do	1	12 do ...	40	00
Clearville et Duart.....	Thos. Ford.....	do do	3	12 do ...	49	72
Clinton et London.....	A. Smith.....	Voiture	6	12 do ...	1625	00
Clover Hill et Cookstown	R. Coleman	A che. ou en voi..	3	6 do ...	30	00
Clover Hill et Cookstown	Elizabeth Coleman.....	.....	3	6 do ...	30	00
Clyde et Galt.....	A. Robinson	Non indiqué	2	12 do ...	60	00
Coaticook et Drew's Mills.....	A. K. Fox.....	A che. ou en voi..	1	12 do ...	50	00
Coaticook et Hereford	G. Thomas	do	1	12 do ...	100	00
Coaticook et Stanstead.....	B. Pomroy	Voit à deux che...	6	12 do ...	344	00
Cobden et Pembroke	Jason Gould.....	.....	3	saison d'été..	60	00
Cobden et Renfrew.....	Marg. Carsewell.....	A che. ou en voi..	3	12 mois ...	180	00
Cobden et Stafford.....	R. Childerhose.....	do	2	saison d'hiv..	40	00
Cobourg et Gore's Landing.....	P. Regan.....	Voiture.....	3	12 months ...	200	00
Cobourg et Norham.....	R. Hicks.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	700	00
Cobourg et Peterboro'.....	J. B. Fortune.....	Voiture	6	11 jours.....	88	00
Colborne et Norwood	John Gallagher.....	do	3	5 mois ...	225	00
Coldwater et Medonte	Jas. Shaw.....	Non indiqué.....	2	12 do ...	80	00
Colebrook et Enterprise.....	L. Brown.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	72	00
Cole's Tavern et Renfrew.....	L. Minore.....	do	2	7 do ...	65	33
Cole's Tavern et Renfrew.....	R. C. Mills.....	.....	2	6 do ...	56	00
Cole's Tavern et Sebastopol.....	D. L. McDougall.....	A che. ou en voi..	2	13 do ...	108	33
Colinville et Moore.....	John Butler.....	do	1	5 do ...	21	67
Collingwood et Nottawa.....	D. McLarty	Non indiqué	3	1 do ...	6	50
Collingwood et Owen Sound.....	Isaac May.....	do	3	3 do ...	249	00
Collingwood et Owen Sound.....	H. P. Thompson.....	.....	3 & 6	9 do ...	588	00
Collingwood, Penetanguishène et Sault Ste. Marie.....	T. Dick.....	Bateau à va. et vo.	.....	4 voyages...	333	33
Compton et Eaton.....	D. H. Pope.....	A che. ou en voi..	1	12 mois ...	96	00
Compton et Stanstead.....	B. Pomroy	Diligence	6	12 do ...	298	00
Contrecoeur et Longueuil.....	Jos. Lavigne	Voiture	3	7 do ...	329	87
Cookstown et Mulmur.....	Jas. Robinson	A che. ou en voi..	2	12 do ...	200	00
Cookshire et Robinson.....	N. Ebbs.....	Voiture	4	3 do ...	25	00
Cooksville et Toronto.....	W. Harris.....	Diligence.....	6	12 do ...	600	00
Coolidge School House et South Bolton.....	A. M. Bullock.....	A cheval ou a pied	2	12 do ...	52	00
Cornwall et St. Andrews.....	D. McDonell.....	A pied ou en voi..	3	12 do ...	78	50
Côteau du Lac et Rigaud.....	A. Lalonde.....	do	3	12 do ...	240	00
Coteau Landing et Dalhousie Mills, via St. Polycarpe.....	C. Gauthier.....	Voiture	3	12 do ...	300	00
Coteau Landing et St. Zotique.....	J. Bermingham.....	A che ou en voi...	3	12 do ...	39	00
Côte St. Vincent et St. Hermas.....	D. Marsil.....	Non indiqué	6	saison d'été..	63	66
Covey Hill et Russelltown.....	W. Barrett	A che. ou en voi..	3	12 mois	40	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Cowansville et Franklin	J. Ruiter.....	Voit. à 2 chevaux	6	9 mois	180	00
Cowansville et Franklin	A. Pickle.....	.....	6	3 do ...	60	00
Cowansville et Granby	J. Ruiter.....	Voit. à 2 chevaux	6	9 do ...	210	00
Cowansville et Granby	J. G. et W. G. Cowee ..	.....	6	3 do ...	70	00
Cowansville et Knowlton	A. Pickle.....	Voit. à 2 chevaux	6	12 do ...	300	00
Cowansville et St. Jean, <i>viâ</i> Pike River.....	T. Morris.....	do ...	6	12 do ...	1300	00
Cowansville et St. Jean, <i>viâ</i> Farnham Ouest	A. Pickle	do ...	6	12 do ...	500	00
Cowansville et Waterloo	A. Pickle.....	Voiture	3 & 6	12 do ...	270	00
Craighurst et Jarratt's Corner's	T. Jarratt.....	A ch. ou en voit...	2	12 do ...	96	00
Cranbourne et Frampton	John Colgan.....	do ...	1	12 do ...	48	00
Credit et Sheridan	John Hayes.....	Non indiqué	2	12 do ...	52	00
Creebank et Winfield	W. Eaton.....	do ...	1	8 do ...	14	00
Creemore Mills et Sunnidale Stat'n ..	E. Webster.....	Non indiqué	3	3 do ...	45	00
Creemore Mills et Sunnidale Stat'n ..	A. Livingston.....	do	3	9 do ...	123	75
Cressy et Pictou	P. David.....	A ch. ou en voit...	2	12 do ...	100	00
Cross Hill et Wellesley	John Zoeger	A cheval	2	12 do ...	50	00
Cross Point et Runnymede	James Sillers.....	A ch. ou en voit...	1	12 do ...	100	00
Crowland et Port Robinson	R. Abbott.....	do do	3	12 do ...	119	00
Cummins ville et Hamilton	Jones et Richardson...	do do	6	12 do ...	448	00
Curran et Plantagenet.....	J. Chatelin.....	do do	2	12 do ...	40	00
Daillebout et Industrie.....	P. Riberdy.....	do do	3	12 do ...	140	00
Dalesville et Fitzalan	W. Thomson.....	Bât., à piedeten } voiture. }	1	12 do ...	120	00
Dalesville et Harrington	D. B. Campbell.....	Voiture.....	1	12 do ...	104	00
Dalesville et Lachute	P. McArthur.....	A ch. ou en voit...	2	12 do ...	40	00
Danforth et Woburn	Jacob Brooks.....	do do	2	6 do ...	50	00
Daniels et St. Bruno	A. P. Paré.....	do do	3	12 do ...	62	40
Danville et Ham, <i>viâ</i> Wotton	D. Harvey.....	do do	1	12 do ...	190	00
Danville et Kingsey Falls	H. Gilman.....	do do	3	12 do ...	117	00
Delaware et London	C. Allan.....	Diligence	6	12 do ...	60	00
Delaware et Mount Brydges	Job Hart.....	A ch. ou en voit...	6	12 do ...	180	00
Delhi et Lynedoch.	James Reid.....	do do	2	12 do ...	60	00
Delhi et Oakland, et Delhi et Staffordville	Isaac Kelly.....	Voiture	3 & 6	12 do ...	1050	00
Delta et Morton	S. Chase.....	A cheval ou au-trement. }	3	12 do ...	120	00
DeRamsay et Ste. Elizabeth	James Read.....	A ch. ou en voit...	3	12 do ...	96	00
DeRamsay et St. Jean de Matha ...	James Read.....	do do	2	12 do ...	48	00
Derby Line et Stanstead	O. Durocher.....	do do	6	12 do ...	100	00
Dereham et bureau de distribution de Paris.....	W. Stroud.....	Voiture.....	6	3 do ...	335	00
Detroit, Windsor et Station	D. Ouellette.....	Bâteau et voit. ...	.....	tel q. req. 6 do	160	00
Detroit, Windsor et Station	A. W. Wagner.....	do do	.....	tel q. req. 6 do	96	00
Devizes te Elginfield	R. Bisbee.....	Non indiqué	1	7 do ...	23	33
Dexter et Port Stanley	J. Mc. G. Teetzel.....	A cheval ou au-trement..... }	2	11 jours... 13 mois.....	55	63
Dickinson's Landing et Roxboro' Ouest.....	D. S. Miller.....	A ch. ou en voit...	1	12 mois	78	00
Dingle et Morrisdale	D. Scott.....	A cheval	2	12 do ...	83	20
Dixon's Corners et Iroquois	W. Wood.....	Non indiqué	2	1 do ...	3	75
Doran et Perth	W. Doran.....	do	1	6 do ...	30	00
Douglas et Eganville	W. Jessup	A ch. ou en voit...	3	12 do ...	140	00
Douglas et Renfrew	B. Jurdan	do do	3	12 do ...	156	00
Downeyville et Omemee	A. English.....	do do	2	15 do ...	75	00
Downeyville et Willocks	James Thurston.....	Non indiqué	1	6 do ...	18	75
Drayton et Elora.....	L. Adams.....	A ch. ou en voit...	3	12 do ...	300	00
Drayton et Trecastle	L. Adams.....	do do	2	12 do ...	110	00
Drumbo et New Hamburg	T. Morrell.....	Voiture	6	32 do ...	800	00
Drumbo et Wolverton	S. Herbert.....	Non indiqué	3	12 do ...	80	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Drummondville, La Baie et Trois-Rivières, etc.	T. Vigneau.....	Bâteau ou voit. ...	6 & 3	10 mois	725	00
Drummondville, La Baie et Trois-Rivières, etc.	O. Chartrain.....	.....	3	2 do ...	43	33
Drummondville et Melbourne.	T. Tait.....	Voiture	6	12 do ...	480	00
Drummondville, Rivière David et Yamaska.....	O. Lavoie.....	do	2 & 3	9 do ...	216	00
Drummondville et Upton	P. Bougeault.....	do	2	3 do ...	35	00
Dudswell et Sherbrooke	W. H. Lothrop.....	A ch. ou en voit..	3	12 do ...	300	00
Dudswell et Weedon	S. Fontaine.....	do do	2	12 do ...	92	00
Dunany et Lachute	W. Smith.....	Non indiqué	2	12 do ...	52	00
Dundas et Millgrove	A. B. Palmer.....	do	2	12 do ...	80	00
Dundas et Sheffield	John Teeple.....	Voiture	6	12 do ...	650	00
Dungannon et Goderich	John Kaine.....	A ch. ou en voit..	2	12 do ...	117	00
Dunville et Port Dover	R. McNeal.....	Voiture	3	12 do ...	590	00
Dunville et Port Maitland	R. McNeal.....	A ch. ou en voit..	3	12 do ...	169	25
East Arthabaska et Stanfold	P. Juneau.....	do do	3	12 do ...	80	00
East Frampton et Ste. Claire	James Kennedy.....	do do	3	12 do ...	124	00
East Frampton et Standon	J. Nicholson.....	Non indiqué	1	12 do ...	36	40
Eastwood, Woodstock et Station ...	Vansittart et Co.....	A ch. ou en voit..	12	3 do ...	26	12
Eaton et Hereford, <i>viâ</i> Sawyer-ville.....	Charles Strain.....	do do	1 & 3	12 do ...	174	00
Eaton et Lennoxville	H. H. French.....	do do	6	3 do ...	67	50
Edmonton et Tullamore	J. Collingbourne.....	do do	2	12 do ...	80	00
Elginburg et Storrington	H. Spring.....	do do	3	12 do ...	120	00
Elginfield et Falkirk	J. H. Priestley.....	Non indiqué	2	12 do ...	50	00
Elizabethville et Perrytown.	Charles Caldwell.....	do do	2	12 do ...	52	00
Ellesmere et Scarboro ..	Jacob Brooks.....	do do	2	6 do ...	40	00
Elma et Harpurhey	W. Fowler.....	A ch. ou en voit..	2	3 do ...	137	50
Elmvale et chem. de Penetanguish.	W. Harvey.....	Non indiqué	1	3 do ...	9	75
Elora et Walkerton	A. Smart.....	A ch. ou en voit..	1	3 mois et } 9 jours... }	245	00
Elora et Walkerton	W. Wilson.....	do do	2	8 mois et } 22 jours... }	363	75
Elora et Walmer	W. Lowes.....	.....	.....	5 voyages..	5	00
Embrun et Russell	C. Larose.....	do do	1	11 mois	23	83
Ennis et Oban	C. Little.....	A cheval	1	6 do ...	35	00
Epping et St. Vincent	J. Benson.....	Non indiqué	1	10 do ...	75	84
Erin et Guelph	R. Beckwith.....	A ch. ou en voit..	2	3 do ...	52	00
Erin et Guelph	D. McMillan.....	do do	2	9 do ...	141	00
Euphrasia et Thornbury	W. Fleming.....	do do	2	12 do ...	72	80
Exeter et Fullarton	R. Gardner.....	do do	1	12 do ...	96	00
Fairview et Stratford	John Armstrong.....	do do	3	7 do ...	58	33
Farmington et Orangeville	John Curry.....	Non indiqué	2	12 do ...	39	88
Fenelon Falls et Lindsay, <i>viâ</i> Islay ...	A. Umphrey.....	A ch. ou en voit..	2	12 do ...	180	00
Fergus et Garafraxa	G. Skane, Jr.....	do do	2	12 do ...	100	00
Fergus et Guelph	Jones et Kirkindall...	Diligence	12	12 do ...	400	00
Fergus et Owen Sound	John P. Coulson.....	Voiture	6	12 do ...	1748	00
Feversham et Mortimer	E. Horton.....	A ch. ou en voit..	1	11 do ...	53	33
Fish Creek et St. Mary's	James McKay.....	do do	.....	3 mois et... compensation au lieu d'avis pour la ter- mination du contract.....	200	00
Fish Creek et St. Mary's	John Bell.....	do do	2	9 mois	67	50
Fitzroy Harbor et Hubbell's Falls ...	John Kirby.....	do do	6	10 mois et } 20 jours .. }	184	82
Fitzroy Harbor et Pakenham	John Kirby.....	do do	6	40 jours	41	74
Forestville et Normandale	W. Brown.....	Non indiqué	3	12 mois	68	72
Fort William et Pembroke	W. Fitzpatrick.....	A ch. ou autrem...	6	12 do ...	500	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur	Mode de transport.	No. de voyage par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Fort William et Rapides des Joachim	B. Fortier.....	Cheval ou voiture	1	12 mois.....	160	00
Fox River et Gaspé Basin.....	A. Gagnon.....	A pied.....	2	12 do ...	120	00
Fox River et Ste. Anne des Monts..	J. B. Sasseville.....	A pied.....	Fort	15 jours.12 do	300	00
Frampton et Ste. Claire.....	Jas. Butler.....	Cheval ou voiture	3 par	semaine.12 do	200	00
Frankford et Trenton.....	S. Hamlin.....	do ...	6	12 do ...	170	00
Franktown et Pakenham.....	D. Ferguson.....	Non indiqué.....	6	10 mois et } 20 jours.. }	582	91
Franktown et Smith's Falls.....	L. S. Willson.....	Cheval ou veiture	6	11 mois et } 20 jours.. }	190	41
Frankville et Irish Creek Station...	W. Leacock	Diligence	6	3 mois.....	70	00
Fredericksburg et Napanee.....	W. Church	Cheval ou voiture.	3	12 do ...	220	00
Frelighsburg et Philipsburg.....	R. W. Morgan.....	do ...	2	12 do ...	104	00
Frost Village, South Stukaley et Waterloo.....	L. S. Huntington.....	Voiture	6	12 do ...	120	00
Fullarton et Mitchell.....	Jas. Woodley.....	Non désigné	3	12 do ...	120	00
Galt et Paris	B. O. Howell	Cheval ou voiture	6	9 do ...	637	50
Galt et Paris	W. Anderson	do ...	6	3 do ...	198	75
Gananogue et Pitt's Ferry.....	D. Root.....	do ...	2	12 do ...	104	00
Garthby et Ham	J. T. Le Bel.....	do ...	1	18 mois, y compris les ar-rérages pour voyage extra du 1er oct. 1857.....	195	00
Gaspé Basin et Grande Grève	John Savidant.....	Non désigné	2	12 mois.....	128	00
Gaspé Basin et Percé.....	John T. Moriarty	Cheval ou voitnre	2	12 do ...	480	00
Georgetown et Glenwilliams	W. Alexander	do ...	6	12 do ...	80	00
Georgetown et Milton.....	R. Beckwith.....	do ...	6	7 do ...	192	86
Georgetown et Norval.....	J. Miller.....	Voiture	6	6 do ...	100	00
Georgetown et Oakville.....	R. Beckwith	Cheval ou voiture	6	5 do ...	250	00
Georgetown et Reading.....	R. Beckwith	Diligence	6	12 do ...	500	00
Georgetown et Scotch Block.....	R. Beckwith.....	Cheval ou voiture.	3	7 do ...	66	73
Georgeville et Knowlton Landing...	G. W. Fogg	Bâteau	6	6 mois et 10 jours..	81	50
Georgeville, Magog et Stanstead...	C. S. Channell.....	Voiture	3	12 mois	200	00
Gilbert's Mills et Pictou.....	D. Gilbert.....	Non désigné.....	1	12 do ...	52	00
Glanmire et Madoc.....	John Orton	Cheval ou voiture	1	9½ do ...	102	92
Glenallan et Hollen.....	Jas. Robertson.....	Voiture.....	6	12 do ...	160	00
Glenallan, Listowell et Molesworth	W. H. Hacking.....	Cheval ou voiture	2	12 do ...	416	00
Glenallan et Wallace.....	W. Armstrong.....	Voiture.....	2	12 do ...	250	00
Glencoe, Strathburn et Station	D. McRae.....	Non désigné.....	3&12	12 do ...	70	00
Glenelg et Scone	D. McIntosh	do ...	1	6 do ...	44	00
Glenelg et Scone	John Campbell.....	do ...	1	6 do ...	37	00
Glenloyd et Inverness	A. Vallée	Cheval ou voiture	3	12 do ...	124	80
Glen Morris et Paris.....	G. Fleming	Non désigné	3	12 do ...	156	00
Goble's Corners, Princeton Station de chemin de fer	W. L. Goble.....	do	2 & 6	12 do ...	50	00
Goderich et Kincardine.....	G. Hobson	Cheval ou voiture	3	12 do ...	480	00
Goderich et Westfield.....	H. Douglas.....	A Cheval	1	12 do ...	104	00
Gormley et Richmond Hill.....	Jos. Miller.....	Non désigné.....	2	12 do ...	160	00
Gorrie et Lisadel.....	John Carter	do	2	12 do ...	80	00
Gosport et Napanee.....	N. Bogart.....	Cheval ou voiture	1	12 do ...	52	00
Gould et Robinson.....	C. Noble.....	do ...	2	3 do ...	12	50
Gould et Stornaway.....	N. McDonald.....	Non désigné	2	3 do ...	15	00
Gourock et Guelph.....	Jas. Mewhort.....	do	3	12 do ...	39	00
Gower Point et Westmeath.....	F. Bertrand	Cheval ou voiture.	1	12 do ...	40	00
Grafton et Vernonville.....	J. McBrien	do ...	2	3 do ...	27	00
Grafton et Vernonville	P. Ormiston	do ...	2	9 do ...	54	60
Graham's Wharf et Stafford.....	R. Childerhose.....	Non désigné	3	Saison d'été..	60	00
Granby et St. Hyacinthe, via Milton.....	M. Saucier	Cheval ou voiture.	2	12 mois	200	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiement faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur	Mode de transport.	No. de voyage par semaine.	Periode.	Montant.	
					\$.	cts.
Green Point et Picton.....	J. Blanchard.....	Non désigné.....	1	6 mois.....	20	00
Green Point et Picton.....	P. Roblin.....	do.....	1	6 do ..	20	00
Grenville et Hawkesbury.....	John Hamilton.....	Bâteau.....	6&12	5 mois 11 jours.....	105	75
Grenville et Montreal.....	Thos. Addison.....	Voiture.....	6	Sais. d'hiver.....	631	28
Grenville et Papineauville.....	Chas. Majore.....	Non désigné.....	3	do.....	152	50
Grenville et Pointe au Chêne.....	A. Cameron.....	do.....	1 & 2	Saison d'été de 1858, jusqu'au 30 septembre, 1859.....	65	00
Grimsby, Smithville et Welland Port.....	A. Meredith.....	Voiture.....	3 & 6	12 mois.....	424	72
Guelph et Hamilton.....	Sutherland & Smith.....	do.....	6	12 do ..	800	00
Guelph et Wellington Square.....	Thos. Ion.....	do.....	3	12 do ..	600	00
Hamilton et Mount Albion.....	W. Cook.....	A cheval.....	3	12 do ..	104	00
Hamilton et Port Dover.....	D. Almas.....	Voiture à 2 che..	6	12 do ..	385	00
Hamilton et Stoney Creek.....	T. Lottridge.....	Cheval ou voiture	6	12 do ..	360	00
Hannon et Ryckman's Corners.....	J. Hannon.....	Non désigné.....	2	12 do ..	52	00
Hanover et Newstadt.....	D. Winkler.....	do do ..	1	12 do ..	50	00
Harpurhey et Trowbridge.....	W. Fowler.....	do do ..	2	9 do ..	412	50
Harrington et Lakeside.....	John McLeod.....	do do ..	3	12 do ..	66	66
Harrisburg, Rosebank, St. George et Troy.....	C. Van Every.....	Voiture.....	3 & 6	12 do ..	292	00
Harrowsmith et Kingston.....	H. Dear.....	Diligence.....	3	12 do ..	179	49
Harrowsmith et Westport.....	W. Denison.....	Cheval ou voiture	1	3 do ..	45	00
Harrowsmith et Westport.....	Jos. Leonard.....	.....	1	9 do ..	154	50
Hartford et Waterford.....	T. Rock.....	A cheval.....	3	12 do ..	140	00
Havelock et Norwood.....	P. Pearce.....	Non désigné.....	1	9 do ..	42	00
Hawkesbury et Little Rideau.....	E. Cobb.....	do do ..	3	23 voyages..	11	50
Hawkesbury et Little Rideau.....	E. Dubois.....	.....	3	71 do ..	35	50
Hawkesbury et L'Original Wharf..	E. Cobb.....	Voiture.....	12	49 jours ..	36	75
Hawkstone et Oro.....	D. Grant.....	Non désigné.....	3	12 mois.....	154	00
Hawksville et Linwood.....	J. W. Fish.....	do do ..	2	8 do ..	52	00
Hawksville and St. Jacobs.....	Jas. A. Johnson.....	Voiture.....	3	8 do ..	104	00
Heckston et Kemptville.....	H. Hurd.....	Cheval ou voiture	3	3 do ..	32	50
Heckston et Kemptville.....	A. Hurd.....	.....	3	9 do ..	96	75
Heckston et West Winchester.....	Jas. Hughes.....	do do ..	2	2 do ..	25	33
Hereford et Canaan, U.S.....	A. Workman.....	Non désigné.....	1	12 do ..	7	50
Hillsboro' et Port Sarnia.....	H. Young.....	Cheval ou voitrre	2	10 do ..	222	22
Hillsboro' et Port Sarnia.....	Jos. Farr.....	do do ..	2	2 do ..	44	44
Holyrood et Kinloss.....	T. Hodgins.....	do do ..	1	12 do ..	52	00
Holyrood et Langside.....	E. Greyell.....	do do ..	1	12 do ..	78	00
Hornings Mills et Melancthon.....	T. Huxtable.....	do do ..	1	1 do ..	4	12
Howick et North Georgetown.....	B. Vannier.....	Non désigné.....	3	12 do ..	39	00
Hunterstown et Rivière du Loup....	W. Parker.....	Cheval ou voiture.	6	12 do ..	120	00
Huntingdon et Manningville, &c....	R. McCrackin.....	Voiture.....	1 & 2	12 do ..	152	00
Huntingdon et St. Anicet.....	R. Higgins.....	Cheval ou voiture.	3	12 do ..	144	00
Huntingville et Lennoxville.....	J. R. May.....	do do ..	6	12 do ..	100	00
Indiana et Mount Healey.....	J. Donaldson.....	do do ..	3	11 do ..	36	66
Industry.....	.....	.....	.....	.....	1	00
Industry et Lanoraie.....	L. Voligny.....	Voiture.....	.....	1 vantage ..	.....	75
Industry et L'Assomption.....	P. Pellant.....	.....	6	12 mois.....	480	00
Industry.....	.....	.....	.....	.....	3	00
Industry et Ste. Elizabeth.....	J. B. Desmarais.....	Cheval ou voiture	3	12 do ..	90	00
Ingersoll et Lakeside.....	E. Doty.....	Voiture.....	3	12 do ..	500	00
Ingersoll et Port Burwell.....	E. Doty.....	Diligence.....	6	12 do ..	400	00
Innerkip et Woodstock.....	B. Lindsay.....	Cheval ou voiture	3	12 do ..	95	00
Innisfil et Lefroy Station.....	B. Ross.....	do do ..	3	12 do ..	200	00
Inverness et Somerset.....	A. Valleé.....	do do ..	3	12 do ..	312	00
Iona et Port Talbot.....	John Decow.....	Cheval on voiture	3	12 do ..	55	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Irish Creek Station et Merrickville	R. Crozier.....	A che. ou en voi..	6	7 mois et 11 jours..	98	67
Iron Hill et Sweetsburg.....	W. Moffatt.....	do do	1	12 mois ...	18	00
Iroquois et West Winchester.....	D. W. Shaver.....	Diligence ou aut.	3	11 do ...	183	33
Isle aux Coudres et Baie St. Paul.....	A. Dufour.....	Traverse	1	12 do ...	100	00
Isle aux Grues et Montmagny [ci-devant St. Thomas].....	C. Roy.....	Bâteau	1	12 do ...	120	00
Isle aux Noix et Stottville.....	D. Stott.....	do	6	12 do ...	234	75
Isle Perrot et Ste. Anne.....	B. Ricard.....	do	2 & 3	12 do ...	69	13
Johnson et Owen Sound.....	W. Johnstone.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	168	33
Johnson's Corners et Sherrington...	H. Emerson.....	do do	3	12 do ...	100	00
Jordan et North Pelham.....	G. Horton.....	do do	1	12 do ...	75	00
Kamouraska et St. Paschal.....	A. Blondeau.....	do do	3	12 do ...	60	00
Keene et Norwood.....	S. Johnston.....	do do	3	5 do ...	82	50
Keene et Peterboro'.....	T. Drummond.....	Voiture	6	8 do et 2 voyages..	384	00
Keith et Wallaceburg.....	R. Peck.....	A che. ou en voi..	1	6 mois.....	26	00
Kelvin et Scotland.....	J. S. Crane.....	do do	3	12 do ...	70	00
Kemptville et Merrickville.....	S. Merrick.....	Voiture	6	10 do ...	200	00
Kemptville et Merrickville.....	James Armstrong.....	do	6	2 do ...	38	33
Kenyon et McDonald's Inn.....	D. Cattanach.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	48	00
Kenyon et Skye.....	J. R. McKenzie.....	Non indiqué	1	11 do ...	36	67
Kertch et Station.....	James Oxenham.....	do	6	3 do ...	57	75
Kertch, Wyoming et Station.....	G. Brown.....	do	2 & 3	9 do ...	53	00
Kilkenny et New Glasgow.....	A. Mathieu.....	do	2	12 do ...	75	00
Killarney et Manitowaning.....	S. T. Thebo.....	Bateau	Fort	de nuit 15 voy	90	00
Kilmanagh et Sligo.....	M. Slater.....	Non indiqué	1	3 mois ...	11	70
Kilmanagh et Sligo.....	Isaac Hunter.....	do	1	6 do ...	23	40
Kilmarnock et Smith's Falls, <i>viâ</i> Montagne.....	James Armstrong.....	A che. ou en voi..	2	6 do ...	39	00
Kincardine et Reekie.....	John Humes.....	do do	2	12 do ...	104	00
Kincardine et Saugeen.....	James Henry.....	Non indiqué	2	12 do ...	432	00
Kincardine et Walkerton.....	George Hobson.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	300	00
King et Nobleton.....	George Taylor.....	A cheval.....	3	12 do ...	130	00
King et Oakridges.....	R. Tedford.....	A che. ou en voi..	6	3 do ...	50	00
King et Oakridges.....	A. McKeachie.....	.....	6	3 do ...	50	00
King et Oakridges.....	George Taylor.....	.....	6	6 do ...	78	00
Kingston et Cap Vincent, E. U.....	A. Briggs.....	Traverse ou sleigh	7	12 do ...	928	00
Kingston et Morton.....	Charles Jordan.....	Diligence ou autre voiture	3	12 do ...	540	00
Kingston et Murvale.....	M. Davy.....	Non indiqué	2	12 do ...	96	00
Kingston et Newburg.....	H. Finkle.....	Diligence	6	12 do ...	200	00
Kingston et Portsmouth.....	John Watt.....	Voiture	12	12 do ...	130	00
Kinkora et Sebringville.....	W. Hearsnip.....	Non indiqué	2	12 do ...	98	00
Kirkton et St. Mary's.....	James Eaton.....	do	1	12 do ...	80	00
Kirkwall et Rockton.....	Thomas White.....	A che ou en voi..	3	12 do ...	176	00
Klineburg et Thornhill.....	T. Holmes.....	Diligence	6	6 do ...	78	00
Klineburg et Weston.....	T. Holmes.....	A che. ou en voi..	6	6 do ...	78	00
LaBaie et Trois-Rivières.....	L. Caisson.....	Voiture	6	2 do ...	100	00
LaBaie et William Henry.....	P. Rajotte.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	360	00
LaBeauce et St. Bernard.....	E. Landril.....	do do	1	12 do ...	40	00
LaBeauce et St. Sylvestre.....	J. Bilodeau.....	do do	1	12 do ...	60	00
Lacadie et St. Jacques le Mineur...	J. Poirier.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	56	00
Lachenaie et Terrebonne.....	J. Laurier.....	Voiture.....	3	9 do ...	27	00
Lachute et Lakefield.....	G. Rogers.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	72	80
Lafontaine et Penetanguishène.....	C. Moreau.....	Non indiqué	1	12 do ...	40	00
Lakefield et Mille Isles.....	S. Pollock.....	do	1	12 do ...	41	00
Lamaroux et Thornhill.....	James Taylor.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	80	60
Lambton, Lennoxville et Robinson.....	W. Paige.....	Voiture.....	3 & 6	9 do ...	675	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts
Lambton, St. Francis et Tring	Sophie Lachance.....	A che. ou en voi..	2	12 mois	200	00
Lanark et McDonald's Corners	W. Purdon.....	do do	2	12 do ...	79	00
Lanark et Perth	M. Stanley.....	Voiture.....	6	7 do ...	163	33
Lanark et Perth	James Murphy.....	.....	6	5 do ...	83	33
Lanark et Rosetta	R. Stead.....	Non indiqué	2	12 do ...	96	00
Lancaster et L'Original	James Murray.....	Diligence..	6	12 do ...	996	00
Lancaster et Martintown.....	A. McBean.....	A che. ou en voi..	6	12 do ...	240	00
Lancaster et Summerstown	D. Ross.....	do do	3	12 do ...	78	00
Lanoraie et St. Thomas	Jos. Desroners.....	do do	3	5 do ...	40	00
Lansdowne et Mount Webster	R. Webster.....	do do	1	12 do ...	39	00
Laprairie, St. Constant et St. Philippe.....	Charles LeRoy.....	do do	3	12 do ...	180	00
Laprésentation et St. Hyacinthe.....	N. Bergeron.....	Voiture.....	2	12 do ...	52	00
Largie et Wallacetown	D. McCallum.....	A che. ou en voi..	1	12 do ...	40	00
L'Assomption et Repentigny.....	F. Archambault.....	Voiture..	6	9 do ...	178	50
L'Assomption et St. Jacques L'Acadian	J. Guilbault.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	160	00
L'Assomption et Ste. Julienne, servant L'Epiphanie.....	J. Guion.....	Voiture.....	3	6 do ...	110	00
L'Assomption et Ste. Julienne, servant L'Epiphanie.....	L. J. Guyon.....	.....	3	6 do ...	110	00
L'Assomption et St. Roch L'Acadian	B. Rocher.....	.....	.....	1 trip ...	1	00
Laval et Québec, viâ Lac Beauport	P. Fillion.....	A che. ou en voi..	2	12 mois	106	00
Lawrenceville et North Stukeley ...	J. Gendron.....	do do	3	12 do ...	78	00
Leaskeale et Uxbridge	J. Lyons.....	do do	2	12 do ...	100	00
Leeds et New Ireland	J. Hough.....	do do	1	12 do ...	80	00
Leeds et St. Nicholas	F. X. Bergeron.....	do do	3	12 do ...	624	00
Leskard et Orono	T. Robinson.....	Non indiqué.....	3	6 do ...	20	00
Lewiston et Queenston	C. Wadsworth.....	Traverse ou voi..	6	3 do ...	24	00
Lewiston et Queenston	Jos. Wynn.....	.....	6	3 do ...	24	00
Lewiston et Queenston	D. Wadsworth.....	.....	6	6 do ...	37	00
Lifford et Orono	T. Robinson.....	A che. ou en voi..	3	6 do ...	96	00
Lifford et Orono	W. Howden.....	.....	3	6 do ...	130	00
Limelake et Roblin	J. Jarmin.....	A che. ou en voi..	1	8 do ...	18	67
Lindsay et Port Hope	G. Henderson.....	Voiture.....	6	19 jours.....	152	00
Linton et Lloydtown	W. White.....	Non indiqué.....	2	12 mois	41	60
Linwood et St. Jacobs	D. Petch.....	A che. ou en voi..	3	4 do ...	66	67
Lisadel et Wallace	A. Mitchell.....	Voiture.....	2	12 do ...	250	00
Lisbon et Nithburg	John Zøger.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	20	00
L'Islet et St. Cyrille	J. B. Cloutier.....	do do	2	12 do ...	72	80
Listowell et Mitchell	W. Armstrong.....	Voiture.....	3	10 do ...	250	00
Lochaber et Steamboat Landing ...	R. Jones.....	Non indiqué.....	6	Saison d'été..	7	71
Lochaber et Ste. Angélique	J. B. N. Papineau.....	do	3	24 jours	5	50
London et Port Sarnia	G. W. Kiely	Diligence	6	3 mois	440	00
London et St. Ives	T. Howard.....	A che. ou en voi..	1	12 do ...	104	00
London et Telfer	A. Telfer.....	A cheval.....	1	12 do ...	4	00
London et Williams.	A. Carmichael.....	Voiture.....	2	12 mois	200	00
Longueuil et Montréal	H. Hogan.....	Traverse ou voi..	24	Saison d'hiv.	420	00
Longueuil et William Henry	J. Lavigne.....	Voiture.....	6	7 mois	346	50
L'Original et Steam Boat Wharf	S. M. Cushman.....	Non indiqué.....	12	Saison d'été.. 1858.....	54	00
Lorraine et Mono Mills	J. McLaughlin	A che. ou en voi..	1	1 mois	5	83
Lorraine et Mono Mills	G. Taylor.....	do ...	1	11 do ...	47	67
McDonald's Corners et North Lancaster	C. Leclair.....	A che. ou à pied..	6	12 do ...	90	00
McGillivray et West McGillivray ...	James Barber.....	Non indiqué.....	2	12 do ...	148	00
Madoc et Queensboro'.	John Bander	A che. ou en voi..	1	12 do ...	39	00
Magdalen Island, Percé et Pictou. ...	J. J. Fox.....	Goëlette .....	.....	7 do	840	00
Magog et Sherbrooke	W. Paige	A che. ou en voi..	6	12 do ...	300	00
Malakoff et Osgoode Station	Jas. Johnston	do ...	3	12 do ...	168	72

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Periode.	Montant.	
					\$	cts.
Mallorytown et Rockport.....	James Adams	Non indiqué	3	12 mois	140	00
Malton et Richview.....	W. Kerns.....	A ch. ou en voit ..	6	12 do ...	118	00
Manchester et Vroomanton.....	W. Oliver.....	do ...	2	7 do ...	140	00
Manchester et Vroomanton.....	A. McPhaden .....	.....	2	4 do ...	56	66
Manilla et Oshawa.....	W. Thomas.....	A ch. ou en voit ..	6	12 do ...	632	00
Manilla et Stouffville	Wm. McGill.....	do ...	2	12 do ...	420	00
Manningville et St. Rémi	F. Demerais.....	Voiture	6	12 do ...	800	00
Manvers et Newry	Mathew Ward.....	A ch. ou en voit ..	1	6 do ...	24	00
Manvers et Orono	Wm. Ward.....	do ...	.....	1 voyage...	1	50
Mapleton et New Sarum	O'Neil Close	do ...	2	12 mois	36	00
March et South March	W. Boncher.....	do ...	3	12 do ...	80	00
Markham et Thornhill	Arch. Gallanough.....	do ...	3	12 do ...	196	00
Marmora et Stirling	T. and D. Canniff.....	Diligence	5	12 do ...	200	00
Marshville et station de Mainfleet Centre.....	Andrew Mains.....	Non indiqué	6	12 do ...	104	00
Mascouche et Terrebonne.....	P. Lauzon.....	A ch. ou en voit ..	3	12 do ...	84	00
Maskinongé et St. Justin	L. Antoine.....	do ...	2	7 do ...	29	16
Matane et Métis	D. Campbell.....	Voiture.....	2	12 do ...	238	00
Matane et Ste. Anne des Monts	Louis Roy.....	A ch. ou en voit ..	1	12 do ...	200	00
Medonte et Penetanguishène, servant le Mont St. Louis.....	Thomas Milliken.....	do ...	2	12 do ...	84	00
Melbourne et Richmond	L. Thomas	do ...	12	8 do ...	66	66
Melbourne à la station de Richmond	L. Thomas	do ...	24	2 do ...	39	00
Melbourne à la station de Richmond	F. Gouin, Jr.....	.....	24	4 do ...	52	66
Melbourne et Waterloo	E. Lawrence.....	Voiture	3	12 do ...	500	00
Merrickville et North Augusta	A. Crozier.....	A ch. ou en voit ..	3	4 mois et .. 18 jours..	46	33
Merrickville et Smith's Falls	James Armstrong.....	do ...	3	do do...	91	50
Métis et Rivière du Loup	J. B. Lamontagne.....	Voiture	6	3 mois	400	00
Métis et Rivière du Loup	Ant. Dejardins.....	.....	6	6 do ...	800	00
Métis et Rivière du Loup	E. Lavoie.....	.....	6	3 do ...	396	00
Milford et Pictou	James Gilmore.....	A ch. ou en voit ..	3	12 do ...	99	72
Milbank et Morningdale Mills	Wm. Rutherford.....	do ...	2	3 do ...	3	00
Milbank et West's Corners	Wm. Rutherford.....	A pied.....	2	3 do ...	20	00
Milbrook et Mont Pleasant.....	J. Sloane.....	Non indiqué	6	12 do ...	271	26
Milbrook et Monaghan Sud.....	J. Eakins	do	6	7 do ...	54	05
Milliken et Unionville.....	M. Saunders.....	do	2	6 do ...	20	00
Moira et Smithville.....	Henry Ostrum.....	A ch. ou en voit ..	3	12 do ...	120	00
Monte Bello et Papineauville	Charles Majore	Non indiqué	6	Saison d'été..	95	50
Montmagny [ci-dev. St. Thomas] et St. François.....	J. B. Bernatché.....	do	1	15 mois	150	00
Montmagny [ci-dev. St. Thomas] et St. François.....	Pierre Gendron.....	do	1	15 do ...	150	00
Montréal et New Glasgow	John Morrison	Voit. à 2 chev	6	12 do ...	760	00
Montréal et New Glasgow, et voyage extra.....	John Morrison	do do .....	.....	6½ do ...	41	68
Montréal et Québec	M. Gauvin, Senr.....	Voiture	6	12 do y comp. la balance pour mars '58 et voy. extra..	6056	25
Montréal et St. Eustache	Thos. Addison.....	do	6	Saison d'été..	428	46
Montréal et Steamboat Landing .....	.....	Non indiqué .....	.....	Saison	97	75
Moore et Ossian	Geo. D. McPherson.....	A cheval.....	1	7 mois	58	33
Morningdale Mills et Shakespeare ..	Wm. Barker	Voiture	2	10 do ..	290	00
Morpeth et Ridgetown	Thos. Rushton.....	A ch. ou en voit ..	3	12 do ..	120	00
Morrisburg et North Williamsburg.....	W. Van Allan.....	do do ...	3	12 do ..	110	00
Morton et Philippsville	J. Manuel	do do ...	3	12 do ..	160	00
Morven et Napanee	M. C. Whitcomb	do do ...	3	12 do ..	104	00
Mont Brydges et Muncey	James Musgrove.....	do do ...	2	12 do ..	60	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1809.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Mount Brydges et Napier et Strathroy	W. C. Smith	A ch. ou en voit ..	6 & 3	3 mois	136	00
Mulmur et Whitfield	John Little	A cheval.....	1	12 do ..	55	00
Maibaie et Port au Persil	M. McClarren .....	.....	.....	1 voyage...	2	00
Malbaie et Québec	J. Gauthier	Voiture.....	3	12 m. moins les amendes	1070	00
Malbaie et Sault au Cauchon	Jos. Radford	Non indiqué	1	12 mois	520	00
Napier et Strathroy	Wm. McClathy.....	do	3	9 do ..	105	00
Napierville et Stottsville	A. Fournier	A ch. ou en voit ..	6	12 do ..	208	66
New Aberdeen et Prestou	S. Cornell	do do ..	6	12 do ..	312	00
Newark et Norwich	E. Hilliker	Non indiqué	2	12 do ..	80	00
Newburg et Odessa	John Simmons.....	A ch. ou en voit ..	6	12 do ..	460	00
Newburg et Wallaceburg	A. Armstrong.....	Voiture.....	3	12 do ..	597	00
Newburg et Wardsville	Wm. Neill.....	do	12	12 do ..	150	24
Newburg et Warwick	Charles Armstrong....	do	1	12 do ..	198	00
Newcastle et Orono	L. S. Hodges	A ch. ou en voit ..	6	10 do ..	166	66
Newcastle et Orono	J. W. Bradley.....	do do ..	6	2 do ..	26	50
New Dundee et Petersburg	C. Ernest.....	do do ..	3	12 do ..	72	00
New Dundee et Roseville	C. Ernest.....	A pied, à cheval ou en voiture.....	3	3 do ..	19	50
New Glasgow et St. Jérôme	T. Desroches.....	Voiture.....	3	5 mois ... } et 8 jours }	78	50
New Hamburg et Philipsburg	C. Doering	A ch. ou en voit ..	2	3 mois	9	00
New Hamburg et Philipsburg	G. C. Doering.....	.....	2	3 do ..	9	00
New Hamburg et Wellesley	John Zoeger.....	do do ..	6	6 do ..	150	00
New Ireland et Somerset	John Hough.....	Voiture.....	3	12 do ..	216	00
New Ireland et Wolfstown	L. Hodgekinson.....	do	1	12 do ..	52	00
Newland et Newmarket	Thos. Rea.....	A ch. ou en voit ..	2	12 do ..	92	00
New Liverpool de Pointe Lévi.....	Jos. Mercier	Non indiqué	6	16 mois ... } et 22 jou }	217	50
New Liverpool, St. Jean Chrysostôme et St. Lambert	E. L. Legendre.....	do do ..	1 & 3	8 mois	53	33
New Liverpool et St. Jean Chrysostôme.....	E. L. Legendre.....	do do ..	3	4 do ..	13	33
New Market et Stouffville, servant Ballantrae	Wm. Cook.....	A ch. ou en voit ..	3	12 do ..	280	00
Niagara et St. Catharines	R. Warren	do do ..	6	12 do ..	469	50
Niagara et Yongestown, E. U.....	F. A. B. Clench.....	En bateau.....	6	12 do ..	60	00
Nicolet et Ste. Monique	H. Beaudry.....	A ch. ou en voit ..	3	12 do ..	66	68
Norham et Stirling	W. R. Parker.....	Non indiqué	3	12 do ..	440	00
North Augusta et Prescott	James Wilcox.....	A ch. ou en voit ..	1	12 do ..	69	99
North Douro et Peterboro'	R. W. Shaw.....	A ch. ou en voit ..	2	12 mois	104	00
North Ely et Durham Sud.....	W. Bartlett.....	do do ..	1	12 do ..	41	60
North Pelham et Port Robinson ...	N. C. Holcomb.....	do do ..	3	9 do ..	221	25
North Pelham et Port Robinson ...	Thomas McGlashan...	do do ..	3	3 do ..	60	00
North Port et Pictou	Isaac Demill.....	do do ..	3	12 do ..	140	00
North Walsingham, Port Rowan et Rowan Mills	W. S. Hogan.....	.....	1 & 2	3 do ..	27	52
North Walsingham, Port Rowan et Rowan Mills	J. K. Smith.....	A ch. ou en voit ..	2 & 6	9 do ..	165	00
North Williamsburg et Winchester ..	W. Vanallan.....	Diligence	3	12 do ..	120	00
Norwich et Woodstock	W. Cody.....	A ch. ou en voit ..	3	12 do ..	300	00
Norwood et Peterboro'	J. J. Henthorn.....	do do ..	3	7 do ..	221	66
Norwood et Dummer Sud.....	Thomas Spear.....	do do ..	2	2 do ..	10	00
Norwood et Dummer Sud.....	James Brown.....	.....	2	3 do ..	9	50
Nottawasaga Station et Sunnidale ..	A. Gillespie.....	A ch. ou en voit ..	2	12 do ..	78	00
Oakville et Trafalgar	Robert Beckwith.....	Voiture.....	6	7 do ..	44	47
Oakville Road et Omagh	L. Melosh.....	Non indiqué	3	5 do ..	33	33
Oakwood et Port Hoover	H. J. Pearson.....	A ch. ou en voit ..	3	9 do ..	117	00
Oakwood et Port Hoover	R. Badgely.....	.....	3	3 do ..	18	62
Oil Springs et Wyoming	Charles Little.....	A ch. ou en voit ..	1	6 do ..	40	00
Onondaga, Tuscarora et station de chemin de fer.....	W. Willson.....	do do ..	6 & 12	6 do ..	93	60

RAPPORT NO. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1858.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
Onondaga, Tuscarora et dépôt du chemin de fer.....	H. Yardington et Jas. Loughy.....	.....	12	6 mois.....	94	20
Ormond et Osgoode.....	A. Meldrum.....	A che. ou en voi...	3	12 do....	60	00
Osgoode et Russell.....	D. McDonnell.....	do do	2	12 do....	84	00
Osgoode et Ottawa et chemin de fer de Prescott.....	D. McDonnell.....	En voiture.....	6	12 do....	192	00
Ottawa et Pakenham.....	Wm. McAdam.....	Diligence.....	6	7 do....	700	00
Ottawa et Pakenham.....	John McAdam.....	.....	5	5 do....	375	00
Ottawa et Perth.....	John Burrowes.....	Diligence.....	6	12 do....	1191	80
Ottawa et Portage du Fort.....	M. Holt, Jr.....	Non indiqué.....	3	6 do....	700	00
Ottawa et Templeton.....	James Hogan.....	A che. ou en voi...	3	12 do....	60	00
Ottawa et Wakefield.....	Wm. Patterson.....	Voi. à deux che'x..	3	12 do....	340	00
Ottawa Glass Works et Steamboat Landing.....	E. Schneider.....	Non indiqué.....	1	1 mois et } 28 jours. }	4	25
Ottawa Glass Works et Steamboat Landing.....	A. McBain.....	.....	12	63 jours.	5	25
Owen Sound et Saugeen.....	James Angus.....	Non indiqué.....	3	6 mois.....	340	00
Owen Sound et Saugeen.....	Thomas May.....	.....	3	6 mois.....	239	50
Owen Sound et Steamboat Landing ..	George Brown.....	Non indiqué.....	6	109 voyages..	53	62
Paisley et Walkerton.....	Henry Brown.....	A che. ou en voi...	1	3 mois.....	24	00
Pakenham et Panmure.....	Thomas Green.....	do do	2	12 do....	52	00
Pakenham et Renfrew.....	R. C. Mills.....	do do	6	12 do....	670	00
Papineauville et St. André Avelin	A. Gibeau.....	Non indiqué.....	2	12 do....	83	20
Papineauville et Ste. Angélique.....	J. B. W. Papineau.....	do.....	3	12 do....	72	00
Paris, Station ch. de fer et Simcoe....	J. Hale.....	En voiture.....	6	12 do....	1760	00
Pembroke et Petawawa.....	Charles Young.....	Non indiqué.....	1	5 do....	16	66
Pembroke et South Westmeath.....	George Patterson.....	En voiture.....	6	12 do....	440	00
Pembroke et quai.....	J. Gould.....	Non indiqué.....	3	Saison 1858..	16	00
Penville et Tecumseth.....	George Taylor.....	do.....	3	12 mois.....	104	00
Perrytown et Port Hope.....	Isaac Hillis.....	En voiture.....	3	12 do....	150	00
Perth et Rokeby.....	Wm. Doran.....	Non indiqué.....	1	6 do....	40	00
Peterboro' et Port Hope.....	George Henderson.....	Diligence.....	6	19 jours.....	104	50
Peterboro' et Warsaw.....	R. W. Shaw.....	Non indiqué.....	2	12 mois.....	160	00
Petersburg et Ste. Agathe.....	Adam Arnold.....	do.....	3	3 do....	19	50
Petersburg et Ste. Agathe.....	John Ernst.....	.....	3	3 do....	19	50
Petersburg et Wellesley.....	John Zoeger.....	A che. ou en voi...	6	6 do....	128	00
Petite Rivière et baie St. Paul's....	Joseph Bluteau.....	Non indiqué.....	1	12 do....	32	00
Philipsburg et Swanton, U. S.....	Martin et Johnson.....	do.....	6	12 do....	45	00
Picton et Steamboat Landing.....	J. Blanchard.....	do.....	6	Saison 1858..	16	00
Plantagenet et Steamboat Landing.....	John R. Brown.....	A che. ou en voi...	6	Balance de } saison 1858 }	34	50
Pointe aux Anglais et Ste. Scholastique.....	B. Charlebois.....	En voiture.....	6	Saison d'été..	286	50
Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies.....	F. X. Perrault.....	A che. ou en voi...	2	12 mois.....	52	00
Pointe Claire et Ste. Geneviève.....	F. Lantier.....	do.....	3	12 do....	78	00
Pointe Fortune et Steamboat Landing.....	A. St. Denis.....	Non indiqué.....	6	7 do....	14	00
Pointe Lévi et Québec.....	Pierre Barras.....	Traverse.....	12	12 do....	350	00
Pointe Lévi, Trois Rivières et Pointe Platon.....	A. Beauchemin.....	Non indiqué.....	3	12 do....	1262	00
Pointe Lévi, Stat. ch. de fer et Québec Steamboat Landing.....	James Tibbits.....	do.....	Co'e	il est requis.		
Portage du Fort et Ross.....	Thos. Carry.....	Bâteau, à pied ou autrement.....	3	Sais. d'été '58	225	00
Port Burwell et Port Stanley.....	E. Doty.....	En voiture.....	3	15 mois.....	150	00
Port Burwell et Port Stanley.....	H. Swan.....	.....	3	5 do....	166	66
Port Burwell et St. Thomas.....	H. Swan.....	.....	3	1 do....	41	66
Port Colborne et St. Catharines.....	H. Swan.....	A che. ou en voi...	3	6 do....	275	00
Port Colborne et St. Catharines.....	Wm. Cook.....	En voiture.....	6	12 do....	1000	00
Port Credit et Streetsville.....	Wm. Harris.....	do.....	6	12 do....	188	00
Port Dalhousie et St. Catharines.....	D. C. Haynes.....	Diligence.....	6	12 do....	202	80

ROPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faites et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1858.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Port Dover et Renton	L. Yeager.....	A che. ou en voi..	1	6 mois.....	13	00
Port Dover et Simcoe	C. Moore.....	Voiture.....	6	12 do ...	312	00
Port Hope et South Monaghan	James Eakens.....	A che. ou en voi..	6	5 do ...	80	00
Port Nelson, Wellington Square et station de chemin de fer	James Cutler.....	do ...	24	7 do ...	291	20
Port Nelson, Wellington Square et station de chemin de fer.....	A. Kenny.....	do ...	6	5 do ...	95	83
Portneuf et St. Bazile.....	L. Noreau.....	do ...	2	6 do ...	24	00
Portneuf et St. Bazile.....	G. Jobin.....	.....	2	9 do ...	36	00
Port Perry et Whitby.....	N. Rae	Diligence.....	6	12 do ...	600	00
Port Rowan et Rowan Mills.....	J. A. Stearns	A che. ou en voi..	6	3 do ...	40	00
Port Ryerse et Vittoria.....	M. H. McCall.....	Voiture	3	12 do ...	96	00
Port St. François et Trois Rivières..	T. Vigneau.....	.....	.....	3 mois et } 8 jours... }	212	50
Port Sarnia et Port Huron, U. S....	David McCall	Traverse	6	9 mois.....	29	25
Port Sarnia, Port Huron et Station...	A. Fisher .....	.....	6&12	3 do ...	28	00
Port Stanley et Union	A. Clark .....	.....	.....	1 voyage...	00	50
Prescott et Ogdensburgh, U. S	J. Plumb	Traverse	6	12 mois.....	100	00
Québec et les environs de l'Isle Orléans	F. Paradis.....	Bâteau ou voiture.	2	12 do ...	384	00
Québec et Rivière du Loup	Charles Hough.....	Voiture	6	12 do ...	4400	00
Québec et St. François	J. Bilodeau.....	do	3	12 do ...	600	00
Québec et St. Raymond	Jacques Plamondon...	do	2	9 do ...	240	00
Québec et St. Raymond	J. Desrochers.....	.....	2	3 do ...	86	00
Québec et St. Sauveur de Québec ...	Joseph Saucier	Non indiqué.....	6	6 do ...	31	20
Québec et St. Sauveur de Québec ...	Thos. J. Saucier .....	.....	6	3 do ...	15	60
Québec et St. Sauveur de Québec ...	J. Lamontagne .....	.....	6	3 do ...	15	80
Québec et Spencer Cove	Denis Maguire.....	Non indiqué.....	12	21 do ...	410	25
Québec et Steamboat Landing	Wm. Reynolds.....	Voiture.....	.....	Saison d'été..	97	75
Québec et Stoneham	N. Murphy.....	A che. ou en voi..	1	12 mois.....	68	00
Rawdon et St. Alphonse	John Corcoran.....	do ...	2	12 do ...	40	00
Rawdon et St. Jacques.....	James Daly	Non indiqué.....	3	12 do ...	134	16
Repentigny et St. Paul L'Hermite ...	F. Archambault	do	6	3 do ...	15	00
Riceville et Vankleek Hill, servant Caledonia Flats et Fournier ...	R. L. Downing	A che. ou en voi..	1	12 do ...	62	00
Richmond et Spooner Pond	Geo. Hutton.....	Voiture	2	6 do ...	24	00
Richmond et Sydenham Place	Millington et Cavanagh	A che. ou en voi..	6	12 do ...	472	50
Rigaud et Steamboat Landing	A. St. Jean.....	Non indiqué.....	6	1 mois et } 26 jours.. }	16	33
Rigaud et Steamboat Landing	F. H. Bédard.....	.....	.....	5 mois et } 13 jours.. }	47	33
Rigaud et Vankleek Hill, servant East Hawkesbury et LeFoulon ..	B. D. Flynn.....	A che. ou en voi..	3	12 mois.....	180	00
Rimouski et St. Anaclet	Joseph Lavoie.....	do ...	1	3 do ...	7	50
Rivière Desert et Wakefield.....	Caleb Brookes.....	do ...	1	12 do ...	400	00
Rivière du Loup et du Nouveau Brunswick, ligne frontière.....	G. Pelletier.....	Voiture.....	3	12 do ...	992	00
Rivière du Loup et St. Léon	F. X. A. Rivard.....	A che. ou en voi..	3	9 do ...	45	00
Rivière du Loup et Ste. Ursule	L. Lupien.....	Voiture.....	3	12 do ...	60	00
Riversdale et Teeswater	J. Quinlan.....	A che. ou en voi..	1	12 do ...	47	00
Rivière St. Louis et St. Louis de Gonzague	F. X. Prevost.....	Voiture	1	12 do ...	25	50
Rockford et Waterford	B. J. Baubier.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	80	00
Rouge Hill et Toronto	A. McDonald.....	Diligence.....	6	12 do ...	200	00
Roxton Falls et Montagne de Sheff'rd	John A. Savage.....	A che. ou en voi..	2	12 do ...	156	00
Ruisseau des Chênes et St. Hugues	B. Beland.....	Voiture	3	9 do ...	72	00
Ruisseau des Chênes et St. Marcel	F. Fontaine.....	A che. ou en voi..	1	1 voyage...	00	50
Ste. Adèle et St. Jérôme	P. R. Z. Demontigny..	do do	1 & 2	12 mois.....	72	66
Ste. Agathe et St. Giles	L. Boulanger.....	Voiture	1	12 do ...	72	00
St. Alexandre et St. Paschal	E. Lévêque.....	A che. ou en voi..	3	12 do ...	160	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
St. Alexis et St. Jacques l'Achigan	C. Boimier	A ch. ou en voit...	2	12 mois	26	00
Ste. Anne de la Pérade et St. Casimir	R. Montreuil	do do	3	12 do	110	00
Ste. Anne de la Pérade et St. Prosper	Pierre Bigen	do do	2	12 do	36	00
Ste. Anne des Plaines et St. Lin	Henry Fervue	Voiture	3	12 do	80	00
Ste. Anne de la Pocatière et St. Onézime	Joseph Légaré	A ch. ou en voit...	2	9 do	37	50
Ste. Anne de la Pocatière et St. Pacôme	Joseph Dionne	do do	2	12 do	60	00
Ste. Anne et Steamboat Landing.....	J. Tremblay.....	Non indiqué	6	5 mois et } 13 jours.. }	23	67
St. Antoine de Tilly et Ste. Appollinaire	Edouard Larue	do do	1	17 mois	68	00
St. Antoine et St. Denis	Jean Baptiste Lacroix	A ch. ou à pied, et en canot	6	12 do	33	32
St. Arsène et St. Modeste	P. Chouinard.....	Voiture	2	12 do	60	00
St. Aubert et St. Jean Port Joli	C. Bourgeault	A ch. ou en voit...	3	14 do	46	66
St. Augustin, St. Eustache et Ste. Scholastique	D. Mitchell.....	do do	2 et 6	12 do	198	16
St. Barnabé et Yamachiche	O. Heroux	do do	3	15 mois et } bal. trim. } de juin '58 }	132	00
St. Benoît et St. Placide	E. Joubert	Voiture	3	12 mois	60	00
St. Bruno et St. Jules	Joseph Hébert.....	A ch. ou en voit...	2	12 do	52	00
St. Célestin et St. Grégoire.....	N. Thibodeau	do do	1	12 do	20	00
St. Charles et St. Marc	A. Dejourdain	do do	6	12 do	60	00
Ste. Claire et St. Henri	Joseph Bouchard	do do	3	12 do	192	00
St. Colombin et Ste. Scholastique...	M. Phelan	Voiture	2	12 do	80	00
St. Damase et St. Hyacinthe	Jean Baptiste Brodeur	A ch. ou en voit...	3	12 do	75	50
St. Didace et St. Gabriel	N. Nevin	do do	2	9 do	39	08
St. Edouard et St. Rémi, servant La Pigeonnière	F. Desmarais.....	do do	2	12 do	70	00
St. Eloï et Trois-Pistoles	J. Rioux.....	Non indiqué	3	12 do	68	00
St. Eustache et St. Joseph du Lac...	F. McCall.....	A ch. ou en voit...	2	12 do	60	00
St. François et St. George.....	G. Robitaille	do do	3	15 do	155	00
St. Gabriel et St. Norbert	J. B. Magnan	do do	3	12 do	100	00
St. George et Height of Land.....	G. Robitaille	Non indiqué	1	15 do	150	00
St. Gervais et St. Lazare.....	A. Bissonnet	A ch. ou en voit...	2	12 do	50	00
St. Gervais et St. Michel.....	C. Turgeon.....	do do	6	12 do	360	00
St. Gervais et St. Raphaël	A. Couture	do do	2	15 do	80	00
St. Grégoire et Trois-Rivières	A. Buisson	Voiture	3	6 do	50	00
St. Helens et St. Hugues.....	L. Lemire.....	do do	2	12 do	47	00
St. Helens et Zetland.....	John McLeod	A ch. ou en voit...	1	12 do	80	00
St. Henri et St. Lambert.....	P. Lambert	do do	2	4 do	24	00
St. Hilaire et William Henry	J. B. Lacroix.....	Voiture	6	12 do	1000	00
St. Hugues et St. Hyacinthe.....	L. Picard	do do	6	3 do	80	00
St. Hugues et Yamaska.....	H. Hineault	do do	3	3 do	87	50
St. Hyacinthe et St. Jude.....	Jos. La Plante	Non indiqué	3	9 do	75	00
St. Hyacinthe et Ste. Rosalie.....	F. Dubé	A ch. ou en voit...	2	9 do	30	00
St. Hyacinthe et Yamaska, servant St. Marcel	Jos. Hébert	Voiture	3	12 do	384	75
St. Isidore et St. Rémi.....	F. Desmarais	A ch. ou en voit...	2	12 do	50	00
St. Jérôme et Ste. Thérèse.....	F. Desrochers	Voiture	3 et 6	12 do	281	50
St. Jean et St. Luc.....	E. D. Hamilton.....	do do	2	12 do	60	00
St. Martin et Ste. Thérèse	James Park	A ch. ou en voit...	3 et 6	6 do	77	07
St. Martin et Ste. Thérèse	C. Smallwood	do do	6	6 do	136	00
St. Martin et St. Urbain	Charles McGill	do do	2	12 do	44	00
St. Maurice et Trois-Rivières.....	F. B. Duchesnay.....	do do	2	12 do	80	00
St. Robert et la Jonction d'Yamaska	Paul Letendre	Voiture	2	12 do	28	00
St. Sévère et Yamachiche	P. Pelletier	do do	2	12 do	60	00
Ste. Sophie et Somerset	O. Hébert	A ch. ou en voit...	2	12 do	80	00
St. Stanislas et St. Tite	H. Rivard	do do	2	7½ do	37	50

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
St. Sylvestre Est et St. Sylvestre Ouest.....	John Cannon.....	A ch. ou en voit ..	1	15 mois.....	25	00
St. Thomas et Talbotville.....	John Staceg.....	do do	6	12 do	120	00
St. Thomas et Vienna	J. Doty.....	Voiture.....	6	3 do	95	00
St. Thomas et Vienna.....	W. Partlaw .....	.....	6	9 do	430	50
St. Vincent et Walters Falls	Thos. P. Walter	A ch. ou en voit ..	2	12 do	184	00
Sandwich et Windsor.....	A. H. Wagner	do do	6	7 ² / ₄ do	50	37
Saugeen et Walkertown	W. Wilson	do do	1 et 2	12 do	290	00
Sault Ste. Marie et les Etats-Unis...	W. Perrault	Traverse.....	1	12 do	25	00
Scarboro et Stouffville.....	Jacob Brooks.....	Voiture.....	6	12 do	260	00
Shakespeare et Wellesley.....	John Zoeger	A cheval.....	2	12 do	80	00
Shakespeare et West's Corners	W. Cossey	A ch. ou en voit ..	2	3 do	47	50
Shakespeare et Woodstock	C. Coote	Voiture.....	6	12 do	600	00
Shawenegan et Trois-Rivières.....	L. S. Caron	do do	3	12 do	156	00
Silver Hill et Walsingham	H. Dale	A cheval.....	2	12 do	50	00
Simcoe et Vienna	H. Swan	Voiture.....	6	12 do	1350	00
Smith's Falls et Elmsley Sud.....	L. S. Wilson	A ch. ou en voit ..	3	12 do	80	00
Sombra et Wilkesport	P. Cattanach.....	Non indiqué.....	1	12 do	52	00
South Potton et Waterloo, etc.....	John McMannis	Voiture.....	3	12 do	500	00
South Westmeath et Westmeath	Thos. Fraser	A ch. ou en voit ..	3	12 do	127	00
Stirling et Wellman's Corners	J. Kelly	do do	1	12 do	40	00
Stoco et Tweed	P. Huffman	A ch. ou en voit ..	2	7 do	23	33
Stoco et Tweed	A. Wilson.....	.....	2	5 do	15	00
Strathroy et Wisbeach.....	Timothy Cook.....	Voiture.....	6	3 do	130	00
Strathroy et Wisbeach.....	H. Monger.....	.....	6	6 do	195	00
Sutton et Sweetsburgh	A. Pickle	A ch. ou en voit ..	6	12 do	300	00
Sweaborg et Woodstock	W. Cody.....	do do	3	12 do	50	00
Sylvan et Wisbeach.....	E. Randall.....	do do	3	12 do	250	00
Tornhill et Toronto	Thomas Cook	Diligence	6	12 do	229	50
Trois-Rivières et Steamboat Land'g	Jean Cloutier	Non indiqué.....		25 jours ... } 2 mois et } 1 voyage... }	29	20
Toronto et Woodbridge.....	John Howell	Voiture.....			2	50
Toronto et Yorkville	H. B. Williams	Diligence	6	12 mois.....	100	00
Treadwell et quai	J. Bertrand	A ch. ou en voit ..	6	6 do	24	00
Trenton et Wooler	W. G. Gerow.....	do do	2	12 do	80	00
Trowbridge et West's Corners	S. Whaley..	do do	1	12 do	144	00
Tyrconnell et Wallacetown	D. A. Gunn	Non indiqué.....	3	12 do	66	00
Uxbridge et Whitby	N. Ray	Voiture.....	6	12 do	800	00
Warwick et chemin de fer.....	John A. Woodruff.....	Non indiqué	6	9 do	150	00
Weimar et Wellesley.....	F. Walter	A ch. ou en voit ..	2	12 do	56	00
Wellington Square et Zimmerman ..	Samuel May.....	do do	6	9 do	187	50
Wellington Square et Zimmerman ..	G. H. Schneider .....	.....	6	3 do	62	50
Windsor et Détroit.....	James Forbes	Traverse.....		6 do	10	00
Clifton.....	Compagnie du pont sus- vendu de Niagara, pour péages .....	.....		12 do	125	61
Campelton et Percé	A. Kerr, pour passage des malles .....	.....		12 do	240	00
Rivière Yamaska	Joseph Hébert, pour passage des malles....	.....		3 do	7	00
	John Ross, pour sauve- tage de malles du steamer naufragé <i>Clyde</i> , en août 1857 ..	.....			200	00
Total.....					\$ 178094	33

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des postes.

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite*

TRANSPORT DES MALLS AUX CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.		
					\$	cts.	
Acton et station dn che. de fer	Thomas Clark	A cheval ou autrement	12	12 mois.....	123	00	
Addison et do	George Taylor.....	Non indiqué.....	6	3 do ...	60	00	
Aldershot et do	H. Oliver	A pied.....	12	13 do ...	40	00	
Angus et do	J. H. Jack	Non indiqué	6	15 do ...	30	00	
Arthabaska sta et do	P. Beauchêne.....	do	12	3 do ...	18	00	
do do do	L. Foisy	do	12	6 do ...	18	00	
Aultsville et do	G. H. Cook.....	A pied.....	6	12 do ...	60	00	
Aurora et do	J. W. Kersopp.....	do	12	12 do ...	60	00	
Baden et do	J. Beak.....	do	12	12 do ...	60	00	
Barrie et do	Thomas McCausland..	Voiture	24	12 do ...	250	00	
Beachville et do	William Hook, junr ...	A cheval ou à pied	tel-	que req. 12 do	119	25	
Beamsville et do	Henry mills.....	Non indiqué	12	12 do ...	187	80	
Belleville et do	H. Taylor.....	Voiture.....	24	12 do ...	386	25	
Bell Ewart et station Lefroy	D. B. Lafrennier.....	Non indiqué	12	3 do ...	14	95	
Bell Ewart et do	J. Molloy.....	do	12	6 do ...	41	03	
Berlin et stat. du chemin de fer.....	W. Davidson	Voiture.....	24	12 do ...	235	20	
Bothwell et do	H. D. Monro	Non indiqué	12	12 do ...	50	00	
Bowmanville et do	Wm. Glover.....	Voiture	24	12 do ...	200	00	
Bradford et do	Ann Douglas.....	do	24	12 do ...	190	00	
Brampton et do	K. Chisholm	Non indiqué	24	12 do ...	312	00	
Branchton et do	A. Barnett	A pied.....	12	12 do ...	26	00	
Brantford et do	J. Kerby.....	Voiture	18 et	24	12 do ...	560	50
Breslaw et do	Charles Garster.....	Non indiqué	12	12 do ...	20	00	
Brighton et do	Jaspar Dingman.....	Voiture.....	24	10 do ...	260	00	
Brighton et do	Thomas Hewitt.....	do	24	2 do ...	21	20	
Brockville et stat. du Grand Tronc..	Charles Stevenson	Voiture.....	24	12 do ...	319	00	
Brockville et station B. O.....	Charles Stevenson	do	6	7 mois et			
				11 jours..	43	17	
Bronte et station du chemin de fer..	W. Belyea	A pied.....	6	12 mois ...	221	00	
Cainsville et do	Charles Hobson.....	A cheval ou autrement	12	7 mois et			
				22 jours..	60	90	
Cainfield et do	J. Wilson.....	do	12	12 mois ...	60	00	
Carleton Place et do	N. Lavallée	Non indiqué.....	12	1 mois et			
				10 jours ...	7	13	
Carronbrook et do	U. C. Lee	do	12	12 mois ...	50	00	
Chatham Est, et do	E. E. Whelehan	do	12	27 jours et			
			30 et	6 mois ...	57	00	
Chatham Ouest et do	P. D. Bissell	Voiture.....	24	12 mois ...	490	96	
Clark et do	J. McMurtry	do	12	12 do ...	390	00	
Clifton et do	Geo. Duncan.....	do tel	que	12 do ...	730	00	
Clinton et do	Thos. Fair	Non indiqué	12	12 do ...	60	00	
Coaticook et do	W. Cutting.....	do	24	12 do ...	80	00	
Cobourg et do	P. Regan	Voiture.....	24	12 do ...	375	60	
Colborne et do	G. W. Webb	A che. ou eu voi..	24	10 do ...	255	00	
Colborne et do	J. L. Yeoman.....	do	24	2 do ...	29	68	
Collingwood et do	D. Darroch.....	A pied ou en voi..	12	12 do ...	200	00	
Compton et do	W. Paige	Non indiqué.....	24	9 do ...	175	50	
Compton et do	W. D. Bartlett.....	do	24	3 do ...	40	00	
Concord et do	J. Duncan	Non indiqué	12	12 do ...	40	00	
Copetown et do	T. Milne.....	A cheval ou autrement	24 et				
			18 et				
			12	12 do ...	72	92	

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES AUX CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Cornwall et stat. de chemin de fer..	W. J. Pitt.....	Non indiqué.....	24	12 mois.....	313	00
Coteau Landing et do	A. McIntyre	Voiture	24	12 do	146	06
Danville et do	G. Hawes	Non indiqué.....	12	12 do	100	00
Dickinson's Landing et do.....	Wm. Hoople	A che. ou en voi..	12	12 do	156	50
Dorchester station et do.....	J. N. Hardy.....	do	12	12 do	50	00
Drumbo et do	James McKenzie.....	Non indiqué tel ..	que			
			req.	12 do	50	00
Dunbarton et do	John Parker.....	Voiture.....	12	12 do	78	00
Dundas et do	W. Taylor.....	do tel ..	que			
			req.	12 do	345	90
Dunnville et do	Robert McNeill.....	do	12	12 do	120	00
Eastwood et do	G. Arkell	Non indiqué	12	9 do	45	00
Edwardsburg et do	W. Picken	A pied ou autrem.	12	6 do	78	00
Edwardsburg et do	W. S. Akin.....	do	12	6 do	78	50
Fort Erié et do	W. Rainsford, jur.....	A pied ou autrem.	12	12 do	63	00
Franktown et do	James Burrows	Non indiqué	12	1 mois et		
				10 jours..	13	37
Galt et do	F. Lowell	Voiture	24	12 mois.....	312	00
Gananoque et do	D. R. Hall	A che. ou en voi..	24	12 do	410	93
Georgetown et do	R. Beckwith	Diligence.....	24	12 do	200	00
Glanworth et do	R. J. Webb.....	A pied.....	12	12 do	30	00
Goderich et do	N. Doyle.....	A che. ou en voi..	12	12 do	156	50
Grafton et do	J. McBrien	do do.....	12 et			
			24	10 do	246	40
Grafton et do	B. Brown	do do.....	12	2 do	20	67
Grimsby et do	J. A. Nellis.....	Non indiqués.....	12	12 do	80	00
Guelph et G. T. do	John Thorp	Voiture	24 et			
			18	12 do	295	00
Guelph et Preston do	Jones et Kirkindale...	do	24	12 mois m'ns		
				les amendes..	121	40
Hamilton et do	E. Ritchie.....	do	{			
			tel	12 mois	1432	00
			que			
			req.			
Harpurhey et do	William Fowler.....	Non indiqué.....	12	9 do	55	00
Harpurhey et do	M. McDermid .....	.....	12	3 do	15	00
Harrisburg et do	O. A. Spoor.....	Non indiqué....	{			
			tel	12 do	60	00
			que			
			req.			
Hemmingford et do	Joseph Goodsell.....	do	6	12 do	39	00
Hespeler et do	C. Nahrgang	do	24	12 do	132	00
Holland Landing et do	S. Darton.....	A che. ou en voi..	18	12 do	72	00
Ingersoll et do	E. Doty.....	Voiture.....	{			
			tel	12 do	180	00
			que			
			req.			
Iroquois et do	George Brouse.....	Non indiqué	12	12 do	90	00
Jordan et do	J. Snure	Voiture.....	12	12 do	156	48
Keene et do	Thomas Drummond ...	Non indiqué.....	12	4 mois et 21		
				jours	62	56
Kemptville et do	R. Lesslie	do	12	12 mois.....	60	00
Kingston et do	Patrick Lennan.....	Voiture.....	{			
			tel	12 do	610	46
			que			
			req.			
Komoka et do	O. D. Mabee.....	A che. ou en voi.	{			
			tel	12 do	60	00
			que			
			req.			
L'Acadie et do	L. Archambault.....	do do	6	12 do	104	32
Lachine et do	P. Murphy.....	do do	12	12 do	180	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLS AUX CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Nom de la route.	Nom du contracteur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Lacolle et station de chemin de fer..	S. Ennis	Cheval ou voiture.	12	12 mois	78	25
Lancaster et do	Donald Ross	do	24	12 do	313	33
Lansdowne et do	G. McKelvey.....	Non indiqué.....	12	12 do	166	93
Lefroy et do	D. Davidson	Cheval ou voiture.	12	12 do	50	00
Lennoxville et do	Jos. Cushing	Non indiqué	24	9 do	75	00
Lennoxville et do	A. Sanborn.....	.....	24	3 do	14	75
Limehouse et do	J. Newton	A pied	12	12 do	1	00
Lindsay et do	B. F. Jewett.....	Non indiqué.....	12	12 do	75	61
London et do	J. Jennings	Voiture	tel que req.	12 mois et 4 jours	780	57
Long Isl'd Lockset do	W. Collins	Cheval ou voiture.	3	12 mois.....	78	00
Longueuil et do	P. Lespérance.....	Non indiqué	12	12 do	52	16
Longwood et do	John Brown.....	do	12 et 6	12 do	133	25
Lyn et do	N. Baxter.....	A pied.....	12	12 do	156	50
Maitland et do	D. Dunham	do	12	12 do	80	00
Mallorytown do	F. F. Lee	do	12	12 do	36	00
Malton et do	J. H. Sanderson	do	12	12 do	78	00
Maple et do	J. Gordon.....	Non indiqué.....	12	12 do	78	00
Melbourne et do	L. Thomas	Cheval ou voiture.	24	6 do	117	00
Milbrook et do	J. Sloane.....	Non indiqué.....	6	12 do	54	74
Mille Roches (ci-devant Moulinette) et do	S. H. Moss	A pied.....	12	12 do	78	00
Mimico et do	J. H. Noble	do	6	12 do	60	00
Mitchell et do	John Hicks.....	do	12	12 do	60	00
Montréal et Lachine et do	J. C. Chase.....	Voiture.....	12	12 do	139	82
Montréal et Station de la Pointe St. Charles.....	J. C. Chase.....	do	24	12 do	782	50
Montréal et Pointe St. Charles, voyages extra.....	J. C. Chase.....	do .....	.....	.....	5	00
Montréal et Grand Tronc Steamboat Landing	H. Hogan.....	do	24	Saison	588	00
Morrisburg et station de ch. de fer...	W. Van Allen	do	24	12 mois.....	160	00
Mount Brydges et do	E. Mihell	Cheval ou voiture.	tel	que req. 12 do	30	00
Napanee et do	M. C. Whitcomb	Voiture.....	24	12 do	250	40
Newbury et do	A. Campbell.....	Non indiqué.....	tel	quereq. 12 do	48	00
Newcastle et do	L. S. Hodges	Voiture	24	temps 12 do..	469	48
New Hamburg et do	T. Seyler	A peid ou en voit..	12	12 do	124	80
Newmarket et do	P. Dalton	do	36	12 do	80	00
North Augusta et do	James Wilcox	Non indiqué.....	6	1 mois et 11 jours..	17	28
Norval et station.....	James Miller.....	do	6	6 do	100	00
Nottawasaga station et do.....	John Bain	do	12	3 do	12	00
Nottawasaga station et do.....	Robert Stewart .....	.....	12	3 do	12	00
Nottawasaga station et do.....	N. Shaw .....	.....	12	6 do	24	00
Oakville et do	Thomas Atkinson.....	Voiture	24	12 do	260	00
Oban et do	W. Carrick.....	Non indiqué.....	12	9 do	90	00
Omeme et do	R. W. Shaw	Diligence	12	12 do	151	24
Ontario et do	J. W. Wilson.....	Non indiqué	12	12 do	52	00
Oshawa et do	E. Arkland.....	Voiture	24	12 do	31	20
Ottawa et do	G. P. Baker	do	12	7 mois et 17 jours	99	50
Perth et do do	Jams Pattison.....	do	tel	que req. 7 m. et 10 jours.	40	99
Peterboro' et do	L. Caisse.....	do	12	12 mois.....	58	15
Petersburg et do	L. Zoeger.....	A pied.....	12	12 do	160	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALES AUX CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Pickering et station de chemin de f.	P. F. Whitney.....	A pd. ou en voit...	12	12 mois.....	200	00
Point Abino et do	R. Disher.....	A pd. ou à cheval.	12	12 do	50	00
Pointe Lévi et do	James Lamontagne.....	Non indiqué.....	12	3 do	20	00
Pointe Lévi et do	F. Bertrand .....	.....	12	9 do	60	00
Port Colborne et do	J. Harvey	A pd. ou à cheval.	12	12 do	60	00
Port Crédit et do	James Hamilton	Non indiqué.....	12	9 do	75	00
Port Crédit et do	M. Kinney .....	.....	12	3 do	25	00
Port Elmsley et do	Joseph McCormack.....	Non indiqué.....	3	7 mois et 7 jours.....	31	49
Port Hope et station de Lindsay.....	D. Smart	Voiture	12	12 mois.....	120	99
Port Hope et station du G. T.....	D. Smart	do	24	12 do	312	00
Port Hope et station de Peterboro...	D. Smart	do	12	12 do	121	36
Portland et station du G. T., bu- reau de poste, et Steamboat Landing .....	.....	Non indiqué.....	.....	Saison de na- vigation de 1858.....	48	00
Port Sarnia et station	David McCall.....	do	12	6 mois.....	30	00
Port Stanley et do	James Tomlinson ou caution	Voiture.....	24	12 do	313	00
Prescott et chemin de fer du G. T...	J. S. Gilman.....	do	24	12 do	240	00
Prescott et Ottawa station.....	J. S. Gilman.....	do	12	7 mois et 17 jours.....	98	75
Preston et station de chemin de fer..	J. Hespeler	do	12	12 mois	208	00
Princeton et do	R. C. Bastedo	A pied ou à chev.	24	3 do	25	00
Princeton et do	S. Yale.....	.....	24	9 do	74	88
Québec et station du Grand Tronc à la Pointe Lévi.....	Charles Hough	Bâteau ou voiture.	tel	que req. 12 do	1410	75
Richmond Hill et station de ch. de f.	R. Nichols	Cheval ou voiture.	6	12 do	200	00
Rivière Beaudette et do	C. McPherson	Non indiqué.....	12	12 do	52	33
Rochester et do	P. Dumouchelle.....	Voiture.....	12	12 do	60	00
Rockwood et do	R. Passmore.....	A pied.....	12	12 do	156	00
Ste. Anne, station de chemin de fer et Steamboat Landing.....	J. Tremblay.....	Non indiqué.....	12	12 do	112	49
St. Catharines et station de ch. de f.	Georges Forbes.....	Voiture	tel	que req. 12 do	323	56
St. Ephraim d'Upton et do	S. B. Warner.....	Non indiqué.....	24	12 do	24	00
St. Flavien et do	J. Mailloux	do	2	5 do	16	67
St. Hyacinthe et do	A. Lamarche	Voiture	24	12 do	156	50
Ste. Marie et do	James McKay	do	12 et tel	que req. 9 do	147	42
St. Thomas, Est, et do	Lewis Voligny.....	Non indiqué.....	3 et 6	5 mois et 12 jours.....	15	86
St. Thomas, Ouest, et do	D. Drake	Voiture.....	24	12 mois	313	00
Sebringville et do	S. R. Hesson.....	Cheval ou voiture.	12	12 do	56	25
Seneca et do	P. Sullivan.....	Non indiqué.....	12	3 do	12	50
Seneca et do	James Little.....	.....	12	9 do	37	50
Shakespeare et do	R. Murray	Non indiqué.....	12	12 do	187	80
Shannonville et do	J. Doman.....	Cheval ou voiture.	24	10½ do	274	00
Shannonville et do	H. Vancott.....	.....	.....	1½ do	15	60
Sherbrooke et do	E. Cheney	Voiture	tel q. req.	9 do	188	23
Sherbrooke et do	D. Cameron.....	.....	24	3 do	40	00
Smith Falls et do	J. Wright	Voiture .....	.....	1 mois et 11 jours.....	7	00
Smith Falls et do	S. L. Wilson .....	.....	.....	6 mois	30	00

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite*

TRANSPORT DES MALLES AUX CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur	Mode transport.	No. de voyage par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	cts.
Somerset et station du che. de fer.	H. Jutras.....	Cheval ou voiture	6	12 mois.....	124	80
South Québec et do	W. McKenney.....	A pied.....	12	6 do	12	00
South Québec et do	W. J. Wensley.....	.....	6	9 do	18	90
Spencerville et do	W. B. Imrie.....	Non désigné.....	6	12 do	60	00
Springville et do	W. Goodfellow.....	Cheval ou voiture	12	12 do	117	57
Stanford et do	James Huston.....	do do ...	12	12 do	80	00
Stratford et do	James Woods.....	Voiture.....	36	12 do	359	95
Strathroy et do	T. Cook.....	Cheval ou voiture	12	9 do	39	00
Tannery Ouest et do	J. Carroll.....	A pied.....	12	12 do	60	00
Tavistock et do	J. J. Voelker.....	Non désigné.....	12	12 do	50	00
Thamesville et do	W. Mahew.....	do	12	12 do	83	33
Thornhill et do	A. Gallanough.....	Cheval ou voiture	6	12 do	196	00
Therold et do	Isaac Head.....	Voiture..... tel que req.		12 do	291	00
Toronto et do	James Mink.....	do		12 do	3114	00
Toronto et do	C. Addisson.....	.....		1 voyage...	1	00
Toronto et do	M. Hart.....	.....		1 voyage...	1	00
Trenton et do	N. Goulette.....	Diligence.. ..	24	12 mois.....	275	00
Vaudreuil et do	C. Proulx.....	Non désigné.....	12 et 24	12 do	173	75
Warwick Est, et do	L. McArthur.....	do	12	9 do	37	59
Warwick Est, et do	L. T. Dorais.....	.....	12	3 do	10	00
Waterville et do	B. A. Haskel.....	Non désigné	6	6 do	30	00
Waterville et do	Isaac Woods.....	.....	6	3 do	15	00
Waterville et do	D. Pennoyer.....	.....	6	3 do	15	00
Watford et do	Richard Browne.....	Non désigné	6	9 do	39	00
West Flamboro' et do	W. Colcleugh.....	A pied.....	12	12 do	200	00
Weston et do	George Wood.....	A pied ou autrem.	12	12 do	156	00
West Osgoode et do	James Johnston.....	Non désigné.....	3	12 do	40	00
Whitby et do	N. Ray.....	Voiture.....	24	12 do	312	00
Woodstock et do	Cearles De Blaquièrè..	do		12 do	180	00
Total.....	.....	.....	.....	.....	\$ 32365	42

SIDNEY SMITH,

Maitre général des postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES AUX CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur	No. de voyage par semaine.	Période.	Montant.	
				\$	cts.
Aylmer et Portage du Fort.....	J. Aumond.....		Balance des saisons de 1857 et 1858..	360	00
Belleville et Picton	O. S. Gildersleeve.....	6	Sais. de 1857.	185	00
Belleville et Picton.....	F. A. Carrell	6	Sais. de 1858.	309	00
Bell Ewart et Orillia.....	Isaac May.....	3 & 6	Balance de la sais. de 1858..	519	80
Cobourg et Rochester.....	Geo. Schofield.....		25 voyages...	149	00
Collingwood et Owen Sound.....	W. H. Smith.....	6	2 m. et 4 jours	1483	25
Collingwood et chemin de la Rivière Rouge.....	T. J. Park.....		A compte.....	100	00
Collingwood et Sault Ste. Marie.....	D. McCormick.....		6 voyages.....	480	00
Collingwood, Sault Ste. Marie et Rivière Rouge.....	E. M. Carruthers.....		A compte.....	1340	00
Magog et Newport.....	Fogg et Harrower.....		Sais. de 1858..	264	00
Montréal et cité d'Ottawa.....	Sir George Simpson...		Semestre de la sais. 1858, et à compte de la sai. de 1859...	3200	00
Montréal et Québec.....	A. Milloy.....		1 voyage.....	20	00
Montréal et Québec, servant les bureaux sur la route..	Compagnie Richelieu..		Sais. de 1858 et 18 voyages avec les mall. anglaises ...	3560	00
Niagara et Toronto.....	A. Heron.....	6	1 mois et 26 jours.....	180	00
Niagara et Toronto.....	D. Milloy.....		4 mois et 19 jours.....	576	00
Portland, E. U., et St. Johns, N. B	H. S. Favor.....		12 mois.....	400	00
Total.....				13117	05

SIDNEY SMITH,

Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Compagnie du chemin de fer de Buffalo au lac Huron..	J. Mackirdy.....		En plein jus- qu'au 31 déc. 1858.....	8122	42
Compagnie du chemin de fer de Brockville à Ottawa..	R. Hervey		A compte	500	00
Chippawa et Niagara.....	J. B. Robertson.....		177 jours.....	175	50
Compagnie du chemin de fer Grand Tronc.....	J. Hardman.....		1 voyage.....	50	00
Portland et Montréal.....					
Industrie et Lanoraie.....	C. W. Panneton.....	6	Été de 1858..	20	00
London et Port Stanley.....	E. Adams.....	12	12 mois.....	960	00
Beaverton, Lindsay et Port Hope.....	D. McLeod.....	6	En plein jusq. 31 déc. '58.	924	00
Beaverton, Lindsay et Port Hope.....	Thomas Ridout.....		8 mois et 9 jours.....	962	57

RAPPORT No. 2.—Détail de tous les paiements faits et dépenses encourues pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
				\$	cts.
Port Hope, Millbrook et Peterboro'	John Fowler	6	6 mois	407	46
Montréal, Rouse's Point et St. Jean	W. A. Merry	.....	12 mois	6078	50
Compagnie du chemin de fer du Nord	Thomas Hamilton	.....	Accompte de période expir. le 31 déc. 1858	1200	00
Compagnie du chemin de fer du Nord	Thomas Hamilton	6	9 mois	2115	00
Dépense extra encourue en conséquence de l'échange des malles le soir, aux stations sur la ligne du chemin de fer Occidental	C. J. Brydges	.....	2 do	174	28
Montant dépensé pour l'entretien du bureau de distribution à la station de chemin de fer à Paris pour les lignes des chemins de fer Occidental et Buffalo et lac Huron	.....	.....	12 do	1589	25
Total	.....	.....	.....	\$ 23278	98

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

SIDNEY SMITH,
Maître général des postes.

RAPPORT No. 2.—*Suite.*

Détail de tous les paiements faits pour faire et réparer les sacs et serrures de malle, etc. durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Noms des ouvriers.	Détail des comptes.	Montant.	
		\$	cts.
D. Campbell	Réparer les sacs de la malle	186	53
Bryce McMurrich et Cie	Toile pour les sacs de la malle	94	04
J. D. Bryce et Cie	Sacs de toile	1	75
Macnee et Waddell	Toile pour les sacs de la malle	14	40
T. Hutchison et Cie	do do	16	00
B. Twohey	do do	109	20
W. Wilson	do do	26	43
H. C. Jones	Serrures et clefs pour la malle	263	37
J. McLarren	Faire et réparer les sacs de la malle, 15 mois	2666	48
Rice Lewis et fils	Serrures pour les sacs de la malle, etc.	9	60
E. Menton	Faire des sacs de cuir	8	60
Mme. Hall	do do	1	05
Mrs. Monroe	do do	21	00
Margaret Wilson	Faire des sacs de toile	14	00
A. Fleming	Réparer un sac de la malle	2	50
A. McDonagh	do do	0	25
D. McGillivray	do do	0	12

RAPPORT No. 2.—*Suite.*

Détail de tous les paiements faits pour faire et réparer les sacs et serrures de malle, etc.,
durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom des ouvriers.	Détail des comptes.	Montant.	
		\$	cts.
John Sydie.....	Réparer un sac de la malle.....	1	25
A. Levasseur.....	Réparer et huiler les sacs de la malle.....	2	25
John Wilson.....	Réparer un sac de la malle.....	0	70
L. Martineau.....	Réparer les sacs de la malle.....	0	50
John Hopkins.....	do do.....	0	37
A. Tremblay.....	do do.....	0	30
O. La France.....	do do.....	0	33
J. Rapelji.....	do do.....	0	64
Robert Calderwood.....	Une chaîne de sac de la malle.....	0	50
E. Florence.....	Réparer un sac de la malle.....	0	50
Thos. Bailey.....	Réparer les sacs de la malle.....	0	50
A. Gerrie.....	do do.....	0	37
E. Stephens.....	do do.....	0	25
J. McGavin.....	do do.....	0	87
J. Hunter.....	do do.....	0	50
W. Fitzpatrick.....	do do.....	2	50
J. Morris.....	do do.....	0	75
R. Whitely.....	do do.....	0	37
H. Huston.....	do do.....	0	50
A. McKechine.....	do do.....	0	25
J. Lalor.....	Réparer les serrures du bureau de poste.....	1	00
Field et Davidson.....	Réparer les sacs de la malle, etc.....	233	89
Hunterstown, compagnie de bois de construct.	Réparer un sac de la malle.....	0	50
A. MacNamara.....	do do.....	0	75
H. McConnell.....	do do.....	0	25
M. Tompson.....	do do.....	0	12
M. McCreighton.....	Etiquettes pour la malle anglaise.....	8	50
J. Lane.....	Réparer les sacs de la malle.....	1	00
S. Vian.....	do do.....	0	33
L. Fiolas.....	do do.....	0	75
E. Bell.....	do do.....	0	37½
J. Fleming.....	do do.....	0	25
S. Booth.....	do do.....	0	25
W. E. Page.....	do do.....	0	32
Thos. Martin.....	do do.....	1	50
J. S. Vallée.....	do do.....	0	33
W. Morrisson.....	do do.....	0	24
J. Henclon.....	do do.....	0	25
P. C. Leonard.....	do do.....	0	25
G. Frier.....	do do.....	0	05
J. Henney.....	do do.....	6	50
E. W. Bishop.....	do do.....	4	07
E. Dougherty.....	do do.....	3	50
T. Jamison.....	do do.....	0	25
J. Becker.....	do do.....	0	75
G. Lucas.....	do do.....	1	25
Thomas Murphy.....	do do.....	147	16
R. J. Shaw.....	Anneaux pour les sacs de toile de la malle.....	1	20
Miss E. Belleau.....	Faire des sacs de toile pour la malle.....	3	60
J. Lewis.....	Etiquettes de cuir.....	10	80
W. H. Meyers.....	Réparer les sacs de la malle.....	0	25
Isaac Moineau.....	do do.....	1	25
H. DeRosier.....	do do.....	0	50
J. Adams.....	do do.....	0	25
J. Lefèvre.....	do do.....	0	05
F. X. Ponsant.....	do do.....	0	10
J. Charbonneau.....	do do.....	0	40
F. X. Rivart.....	do do.....	0	50
J. McCallum.....	do do.....	0	12
S. H. Snow.....	do do.....	0	40
W. Blackburn.....	do do.....	0	50
Charles Vale et Cie.....	Réparer les boîtes de la malle.....	81	25

RAPPORT No. 2.—(Suite.)

Détail de tous les paiements faits pour faire et réparer les sacs et serrures de malle, etc.,
durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom des ouvriers.	Détail des comptes.	Montant.	
		\$	cts.
S. B. Duplessis	Réparer les boîtes de la malle.....	45	00
George Hewitt.....	Réparer les sacs de la malle.....	00	75
R. Thompson.....	do do	00	37
C. Merrill.....	do do	00	50
A. Laha.....	do do	00	37
A. D. Meloche.....	do do	2	00
R. Gower	do do	00	20
G. Depich.....	do do	00	37
C. Alger.....	do do	00	12
	Total.....\$	4014	75½

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

RAPPORT No. 3.

Rapport détaillé de toutes les dépenses pour salaires et commissions, indiquant dans chaque cas le nom des personnes, le service ou devoir rempli, et le montant payé pour l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
DÉPARTEMENT DES POSTES.			
H. F. Hayward.....	Commis temporaire, 64 jours.....	128	00
R. M. Gillivray.....	do do 12 jours.....	13	00
J. Hennessey.....	Assistant messenger, jusqu'au 27 août 1859.....	284	00
J. Darcey.....	do do du 26 juillet 1859.....	29	00
R. Stack.....	Journalier, 173 jours.....	173	00
E. S. Freer.....	Inspecteur des postes, C. E.....	2000	00
C. W. Hayden.....	Commis de seconde classe.....	900	00
W. Ross.....	do de troisième do.....	600	00
James F. Loofs.....	do de quatrième do.....	500	00
C. A. Clarke.....	Commis temporaire, 1 mois.....	40	00
P. Neligan.....	Messenger.....	273	75
M. Mullen.....	Journalier, 31 jours.....	20	66
M. Sweetnam.....	Inspecteur des postes, division de Kingston.....	2000	00
T. A. Mulkins.....	Commis de seconde classe.....	900	00
G. Sweetnam.....	Commis temporaire, 15 jours.....	18	75
John Dewe.....	Inspecteur des postes, division de Toronto.....	2000	00
H. W. Jackson.....	Commis de seconde classe.....	1000	00
J. T. Medworth.....	do de troisième do.....	800	00
T. Jolley.....	do do do.....	600	00
J. Loughman.....	Journalier.....	365	00
Gilbert Griffin.....	Inspecteur des postes, division de London.....	2000	00
Geo. Cox.....	Commis de seconde classe.....	1000	00
C. F. Weyland.....	do de troisième do.....	600	00
P. Dower.....	do de quatrième do.....	500	00
V. H. Byron.....	Messenger, jusqu'au 31 mars 1859.....	120	00
Geo. Carter.....	do du 1er avril 1859.....	120	00
BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC.			
J. Sewell.....	Maître de poste.....	2000	00
R. G. Patton.....	Sous-maître de poste.....	1400	00
D. Logie.....	Commis de seconde classe.....	900	00
R. Glover.....	do do do.....	1000	00
F. M. Becot.....	do do do.....	900	00
P. Venner.....	Commis de troisième classe, jusqu'au 17 septembre 1859.....	674	74
J. E. Bolduc.....	do do do jusqu'au 30 septembre 1859.....	720	00
P. Gingras.....	do do do.....	600	00
J. Grey.....	do do do.....	600	00
A. Smith.....	do do do jusqu'au 1er décembre 1858.....	500	00
B. Lacasse.....	do de quatrième classe.....	560	00
S. Marchildon.....	do do do jusqu'au 25 novembre 1858.....	75	94
H. Dunlevie.....	do do do du 16 août 1859.....	62	49
J. O. Brunet.....	Facteur, jusqu'au 31 mars 1859.....	300	00
J. Bouchard.....	do jusqu'au 30 septembre 1859.....	560	00
S. Johnston.....	do jusqu'au 31 mars 1859.....	280	00
T. Sammon.....	do jusqu'au 31 mars 1859.....	189	00
L. Morel.....	do du 1er avril 1859.....	180	00
O. Robitaille.....	do 13 jours.....	13	00
F. Auger.....	do du 14 avril 1859.....	167	00
P. Neville.....	do du 1er avril 1859.....	150	00
G. McGlenn.....	Messenger, du 5 avril 1859.....	146	66
T. Daly.....	Portier.....	240	00
Mrs. Davison.....	Concierge.....	60	00

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.			
J. B. Meilleur.....	Maître de poste.....	2000	00
J. Simpson.....	Sous-maître de poste.....	1400	00
J. W. Cooper.....	Commis de seconde classe	1200	00
B. McEvenue.....	do do do	1000	00
M. Emery.....	do do do	900	00
H. Huddell.....	do do do	900	00
McDuff Simpson	do do do	900	00
M. Murphy.....	do do do	900	00
J. Maitland, Jr.....	do do do	900	00
U. Benoit.....	do do do	700	00
J. McKeon.....	do do do	600	00
A. Robertson.....	do do do	600	00
L. Malard.....	do do do	600	00
W. McGillivray.....	do do do	600	00
J. Muir.....	Commis de quatrième classe	500	00
O. Raymond.....	do do do	500	00
M. Mullen.....	do do do	500	00
T. G. Ready.....	Commis temporaire du 5 mars jusqu'au 16 mai 1859.....	93	33
P. O'Reilly.....	Facteur.....	560	00
J. Drew.....	do	560	00
A. E. S. Auger.....	do	560	00
L. Lafricaine.....	do	660	00
S. Johnson.....	do du 1er avril 1839.....	280	00
J. Mullen.....	Concierge.....	384	00
W. Fenton.....	Sous-concierge.....	300	00
M. Mullen, aîné.....	Journalier du 1er novembre 1858.....	222	65
BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.			
R. Deacon.....	Maître de poste.....	1840	00
D. Delany.....	Sous-maître de poste du 1er décembre 1858, commis de troisième classe du 9 décembre 1858.....	899	16
A. Magurn.....	do do do	800	00
J. Commerford.....	do do do jusqu'au 5 août 1859	552	22
A. Smith.....	do do do jusqu'au 30 novembre 1858.....	100	00
R. Barker.....	Commis de quatrième classe jusqu'au 30 septembre 1859	500	00
J. Hopkins.....	do do do du 1er décembre 1858.....	416	66
C. L. Stephens.....	do do do du 10 avril 1859	237	13
W. Shannon.....	do do do du 19 septembre 1859.....	15	05
J. Farrell.....	Facteur.....	440	00
J. Kelly.....	Messenger.....	300	00
S. Nicholson.....	Journalier, 44 jours.....	22	00
BUREAU DE POSTE DE TORONTO.			
J. Leslie.....	Maître de poste.....	2000	00
G. H. Backas.....	Sous-maître de poste.....	1400	00
J. H. Davis.....	Commis de seconde classe	900	00
J. Caruthers.....	do do do	900	00
A. Fenwick.....	do do do	900	00
H. A. Johnson.....	do do do	800	00
D. Spry.....	do do do	600	00
A. Graham.....	do do do	600	00
A. Cooper.....	do do do	600	00
A. Barley.....	do do do	600	00
A. Langley.....	Commis de troisième classe	600	00
A. Corke.....	do do do	600	00
W. F. Bowes.....	do do do	600	00
S. Byrne.....	do do do jusqu'au 31 mars 1859.....	300	00
J. McAlpine.....	do do do jusqu'au 30 septembre 1859	600	00

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., pour l'année expirée le
30 septembre 1859.—*Suite.*

Noms.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
H. J. Dunlevie.....	Commis de troisième classe, jusqu'au 15 août 1859.....	427	51
W. Hope.....	do do do jusqu'au 30 septembre 1859	500	00
J. McLachlin .....n.....	do do do	500	00
J. Forsyth	Commis de quatrième classe	500	00
J. Hopkins.....	do do do jusqu'au 30 novembre 1858	83	34
J. W. Meagher	do do do du 9 décembre 1858, au 31 mars 1859.....	156	26
J. B. Douglas.....	Commis temporaire du 11 avril 1859	226	67
R. Sinclair, jnr	do do du 18 avril 1859	65	23
John McCloskey.....	Facteur du 1er avril 1859.....	220	00
J. Ross	do	200	00
James McCloskey.....	do	150	00
Peter Ross	do	150	00
T. Herrington	do du 11 avril 1859	141	77
H. Falkener.....	Percepteur.....	150	00
A. Herstone.....	do	150	00
J. Bond	do du 25 mars au 1er avril.....	10	00
F. Faulkner	Pour services rendus en l'absence des facteurs	22	50
W. Fenwick.....	Messenger	320	00
Mme. Fenwick	Gardien	60	00
BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.			
E. Ritchie	Maître de poste.....	2000	00
F. E. Ritchie.....	Sous-maître de poste	1400	00
C. Howard.....	Commis de seconde classe.....	900	00
A. Crisp	do do do	600	00
H. Colback.....	Commis de troisième classe	640	00
J. B. Eager	do do do	600	00
H. A. Eager.....	do do do	600	00
J. A. Smith	do do do	600	00
G. H. Armstrong.....	do do do	600	00
P. E. Bucke	do do do	600	00
C. W. Brega.....	Commis de quatrième classe	500	00
A. Burns	Messenger	300	00
Thomas Hilliard.....	Allocation pour prendre en charge les malles de nuit à la station du chemin de fer pour deux ans, jusqu'au 30 septembre 1858	100	00
BUREAU DE POSTE DE LONDON.			
L. Lawless	Maître de poste.....	1840	00
R. Spence.....	Sous-maître de poste, jusqu'au 31 juillet 1859.....	833	33
R. J. C. Dawson.....	Commis de troisième classe, jusqu'au 31 septembre 1859	800	00
J. Maitland	do do do	600	00
J. Gornon.....	do do do	600	00
R. D. Campbell.....	do do do	600	00
F. French.....	Commis temporaire, jusqu'au 31 déc. 1858. Commis de quatrième classe du 1er janvier 1859.....	500	00
J. D. Sharman	Commis temporaire du 1er février au 30 juin 1859; et commies de quatrième classe du 1er juillet 1859.....	333	33
R. Dawson.....	Commis temporaire du 1er février au 7 mars 1859	51	30
BUREAU DE POSTE DE CLIFTON.			
W. H. Hammond	Commis	480	00
M. Byron	Commis	420	00
BUREAU DE POSTE DE PORT HOPE.			
Birmingham	Allocation pour aller à la station du chemin de fer la nuit pour recevoir et envoyer les malles.....	60	00

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
SERVICE DE LA MALLE SUR LES CHEMINS DE FER.			
<i>(A l'étranger.)</i>			
T. O. Butler	Commis de malle à l'étranger.....	1000	00
A. A. DeGaspé.....	do do	1000	00
R. McGillivray	do do	1000	00
M. Malone.....	do do	1000	00
<i>(A l'Intérieur.)</i>			
W. Cuppage	Commis de malle, 1re classe.....	800	00
A. McCarthy	do do devoir du soir, deux mois.....	862	74
G. McDonald.....	do do do do	833	32
H. A. Murphy.....	Commis de malle, 1re classe.....	800	00
J. T. C. Murphy.....	do do	800	00
P. Pardon.....	do do devoir du soir, deux mois.....	876	65
B. D. Morrison.....	do do do do	813	32
C. L. Walker.....	do do devoir d'une demi-nuit, deux mois.....	816	66
J. Wynn.....	do do devoir du soir.....	833	32
R. H. Bengough	do 2me classe.....	637	22
A. Carruthers.....	do do	637	22
N. W. Curtis	do do devoir du soir, deux mois.....	646	67
J. Davidson.....	do do	608	22
F. Dettmers	do do	600	00
T. Doody.....	do do jusqu'au 31 août 1859	660	00
J. J. Fegan.....	do do devoir du soir	793	33
A. Findlay.....	do do do	780	00
R. Habbin	do do jusqu'au 31 octobre 1858.....	53	33
M. N. Hays.....	do do jusqu'au 31 mai 1859.....	400	00
T. McCormick.....	do do	640	00
A. G. McWhinnie.....	do do	630	00
W. Mathews	do do	636	67
P. Norris.....	do do devoir du soir.....	703	54
P. Pennock	do do	640	00
D. A. Ross.....	do do Commis de la malle de 2me classe, jusqu'au 30 avril, et agissant comme commis des malles à l'étranger, du 1er mai au 30 juin; et commis de 2e cl. du 1er juil.	995	66
W. Sheppard.....	do do jusqu'au 30 septembre 1859	640	00
T. Telfer.....	do do	640	00
J. D. Thompson.....	do do devoir du soir.....	773	34
A. Walmsley.....	do do devoir du soir, y compris les arrérages depuis le 12 juin 1858.....	824	08
H. Willis.....	do do	636	67
E. G. Bennett.....	Agissant comme commis de la malle jusqu'au 30 nov. 1858, et commis de malle, 3me classe, depuis le 1er déc. 1858 jusq. 31 janv. 1859..	160	00
J. Collins	Commis temporaire du 1er oct. jusqu'au 15 décembre, et commis de la malle de 3me classe depuis le 16 déc. 1858 jusq. 17 sept. 1859...	487	66
A. Green	Commis de malle de 3me classe jusqu'au 30 septembre 1859	480	00
A. Kirby.....	do do	480	00
J. McKay.....	Commis de malle de 3me classe.....	506	67
J. H. Noyes	do do	480	00
J. Panton	do do	480	00
J. J. Ross.....	do do	480	00
J. Saulter	do do du 16 août 1858.....	540	87
T. Valiquet.....	do do du 1er octobre 1858.....	480	00
R. N. Weyland	do do (agissant) jusqu'au 28 février, et commis de 3me classe depuis le 1er mars 1859.	480	00
J. G. Wright	Commis de 3me classe jusqu'au 30 septembre 1859.....	493	33
M. Wright.....	Commis de malle de 3me classe, agissant jusqu'au 31 déc. 1858, et commis de malle de 3me classe depuis le 1er janvier 1859.....	480	00
W. Beaty	Commis de malle temporaire, deux mois et 19 jours.....	104	50
P. W. Farquhar.....	do do 5 mois.....	240	00
J. B. Hill	do do jusqu'au 30 septembre 1859	540	00
W. Lindsay	do do	540	00

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
W. M. Murphy	Commis temporaire de la malle, 1 mois et 6 jours.....	62	00
F. Pridham	Conducteur des malles à bord de bateaux-à-vapeu, saison de l'été de 1858, et commis tempor. de la malle depuis le 1er décembre.....	630	00
H. C. Sheppard.....	do do 5 jours.....	10	00
C. H. Paneton	Services d'un homme pour échanger les malles à la station du chemin de fer d'Industrie et Lanoraie, durant l'été de 1858.....	20	00
Préposés au bagage du chemin de fer G. T....	Compensation pour prendre charge des malles entre London et Toronto, durant l'année expirée le 31 décembre 1858	50	00
Préposés au bagage du chemin de fer d'O. S. et H.	Allocation pour recevoir et délivrer les sacs de la malle sur ce chemin pour l'année expirée le 31 décembre 1858.....	50	00
A. Bosquin	Gages pour nett. des chars de la malles durant les hivers de 1858 et 5'9.	6	00
M. Pepin.....	do do do	6	00
Porté à la fin du rapport No. 3.....		\$ 119478	22

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

RAPPORT No. 3.—(Suite.)

RAPPORT détaillé de toutes les dépenses pour Salaires et Commissions, indiquant dans chaque cas le nom des personnes, le service ou devoir accompli, et le montant payé pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Abbott's Corners.....	Maître de Poste	8	32
Abbotsford.....	do	47	54
Abercorn	do	5	96
Aberfoyle.....	do	48	41
Abingdon	do	10	94
Acton	do	140	66
Actonvale.....	do (Comptes non reçus)		
Adamsville	do	23	50
Adare	do	30	14
Addison	do	39	38
Adelaide	do	69	63
Admaston.....	do	16	21
Adolphustown.....	do	41	28
Agincourt.....	do	26	95
Alberton.....	do	16	10
Albion.....	do	191	15
Aldboro'	do	71	72
Aldershott	do	13	17
Alexandria.....	do	138	83
Alfred	do	10	11
Allanburg	do	47	13
Allan Park	do	23	11
Allan's Corners.....	do	39	72
Allendale	do (Du 1er Juin 1859)	5	91
Allisonville	do	9	27
Alliston	do (Du 1er Février, 1859)	4	22
Allumette Island.....	do	40	65
Alma.....	do	27	51
Almira	do	12	17
Almonte (ci-devant Ramsay).....	do	202	00
Alnwick	do (Fermé le 31 Mars, 1859)	22	79
Alton	do	36	48
Altona	do	28	27
Alvinston.....	do	22	00
Ameliasburg	do	27	84
Amherstburg	do	345	09
Amherst Island.....	do	55	90
Amiens.....	do	28	32
Ancaster.....	do	198	13
Ancienne Lorette.....	do	7	65
Angus	do	70	14
Antrim	do (Du 1er Février, 1859)	5	65
Appleby	do	16	23
Appleton	do	19	50
Apto	do	9	15
Argyle	do	18	04
Arkona.....	do	108	55
Arkwright	do	24	75
Arlington.....	do	24	95
Armitage	do (Du 1er Mai, 1859)	1	06
Arnprior.....	do	212	44
Artemesia.....	do	43	16
Arthabaska, Station d'.....	do (Du 1er Janvier, 1859)	27	78
Arthur	do	101	09
Arva	do	59	47
Ashburn	do (Du 1er Juillet, 1858, au 31 Mars, 1859. Comptes subséquent non reçus)	42	64
Ashburnham	do (Du 1er Janvier, 1859)	29	32
Ashfield	do (Fermé le 31 Octobre, 1858.)	0	09
Ashgrove	do	14	93
Ashton	do	42	13
Asphodel	do	32	17

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Athelston	Maître de Poste.....	18	72
Atherly.....	do	37	65
Athlone	do	18	69
Athol	do	25	63
Auburn	do	13	79
Audley	do	14	02
Aughrim.....	do	16	95
Aultsville	do	86	68
Aurora	do	190	94
Avon	do	15	78
Avon Bank	do	13	84
Aylmer, East.....	do	505	72
Aylmer, West.....	do	185	53
Aylwin	do	25	34
Ayr	do	408	60
Ayton	do	10	04
Baby's Point	do	39	06
Babyville	do	5	34
Baden	do	46	20
Bagot.....	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus).....	19	91
Bagotville	do	29	35
Balderson.....	do	13	84
Baldwin	do	6	91
Ballantrae	do	5	74
Ballinafad	do	26	27
Ballycroy	do (Du 1er Juillet, 1858.).....	20	43
Ballynahinch.....	do	8	02
Balmoral	do (Du 1er Juillet, 1858.)	30	40
Balsam	do	13	97
Baltimore	do	64	89
Bandon	do	10	10
Barnett	do	25	62
Barnston.....	do	62	19
Barrie	do	809	58
Bartonville	do	30	08
Bath	do	172	61
Batiscan	do	35	42
Batiscan Bridge.....	do	54	09
Battersea	do	20	93
Bayfield	do	187	01
Bayham	do	60	15
Beachville	do	132	44
Beamsville.....	do	198	16
Bear Brook.....	do	11	16
Beauharnois.....	do	215	39
Beaumont.....	do	21	16
Beaufort	do	21	81
Beaverton.....	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsequents non reçus.)	150	67
Bécancour	do	68	56
Bedford.....	do	66	81
Belfast	do	13	98
Belford	do	33	54
Belfountain	do	7	05
Belle Rivière	do	30	80
Belleville.....	do	1565	95
Bell Ewart.....	do	75	80
Bell's Corners.....	do	49	84
Belmont	do	62	16
Belmore	do	19	11
Belœil	do	64	73
Benmiller	do	12	44
Bennie's Corners.....	do	18	60
Bentinck.....	do	413	52

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Berkeley.....	Maître de Poste	11	31
Berlin.....	do	791	37
Berthier, en Bas.....	do	35	30
Berthier, en Haut.....	do	430	75
Bervie.....	do	15	96
Berwick	do	50	76
Bethany	do (Du 1er Mai 1859.)	7	45
Bewdley	do	26	01
Bie.....	do	77	97
Binbrook	do	53	17
Birkhall	do	4	45
Birmingham	do	9	17
Birr	do	27	71
Bishop's Mills.....	do	7	63
Black Creek.....	do	22	22
Blair	do	33	23
Blandford	do	2	06
Blessington	do	7	74
Bloomfield	do	50	32
Bloomsburg	do	16	37
Blythe.....	do	28	47
Blytheswood	do	13	32
Bobcaygeon	do	63	61
Bodmin	do	22	68
Bomanton	do	12	69
Bond Head.....	do	99	02
Bongard's Corners.....	do	17	56
Boscobel.....	do	1	94
Boston	do	35	17
Bothwell	do	85	90
Boucherville.....	do	36	41
Bourg Louis.....	do	8	19
Bowen	do	30	95
Bowmanville.....	do	799	29
Bowmore	do (Du 1er Juillet, 1859.)	61	15
Bradford	do	331	53
Brampton.....	do	444	75
Branchton	do	56	09
Brantford.....	do	1702	26
Breslaw	do	28	29
Brewer's Mills.....	do	26	30
Brewster.....	do	6	27
Bridgenorth.....	do	17	82
Bridgeport	do (Au 31 Décembre, 1858. Comptes sub- séquents non reçus.)	8	75
Bridgewater.....	do (Du 1er Novembre, 1858.)	23	79
Brighton	do	519	16
Bristol	do	41	12
Britonville.....	do	5	35
Brock	do	16	71
Brockville	do	1805	15
Brome.....	do	35	57
Bromemere	do	5	68
Brompton	do	6	85
Brompton Falls.....	do	88	49
Bronte	do	84	83
Brooke	do	21	60
Brooklin.....	do	173	38
Brooksdale.....	do (Du 1er Mai, 1859.)	7	34
Brougham	do	70	51
Broughton	do	3	59
Brownsburg	do	3	96
Brownsville	do	34	84
Bruce	do	34	03
Brucefield.....	do	126	08

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau	Montant.	
		\$	cts.
Bruce Mines	Maître de Poste	139	59
Brudenell.....	do (Du 1er Septembre, 1859.).....		80
Brunswick	do	14	15
Buckhorn.....	do	9	25
Buckingham	do	142	41
Buckland	do (Du 1er Juillet, 1859.).....	0	26
Burford.....	do (Du 1er Juillet, 1858.)	240	28
Burgessville	do	44	30
Burnbrae	do	27	51
Burnstown.....	do	67	03
Burritt's Rapids	do	79	95
Bute	do	49	15
Buttonville.....	do	34	03
Buxton	do	39	60
Byron	do	23	56
Cacouna	do	136	14
Cæsarea	do	19	52
Cainsville	do	44	95
Caintown	do	13	78
Caistor	do	20	86
Caistorville.....	do	26	96
Calabogie	do	6	12
Caldwell	do	6	61
Caledon.....	do	42	84
Caledon East	do	47	09
Caledonia Flats.....	do	5	76
Caledonia Springs.....	do	15	25
Calumet Island.....	do	41	76
Camborne	do (Du 1er Novembre, 1858.)	7	40
Cambray	do	19	69
Camden, East.....	do	84	00
Campbellford	do	121	94
Campbell's Cross	do	39	70
Campbellville	do	28	37
Canboro'	do	53	67
Canestoga	do	49	33
Canfield.....	do	77	06
Cannifton	do (Du 31 Janvier, au 31 Décembre, 1858. Comptes subséquents non reçus.).....	51	68
Canning	do	25	73
Cannington	do	62	66
Canrobert	do	11	28
Cantley	do	10	63
Canton	do	32	15
Cape Cove	do	21	21
Cape Rich	do (Du 1er Juillet au 31 Décembre, 1858. Comptes subséquents non reçus.).....	8	87
Cap St. Ignace.....	do	67	25
Cap Santé.....	do	58	19
Carillon	do	69	98
Carleton, (B. C.).....	do	191	43
Carleton Place.....	do	144	07
Carlingford	do	19	38
Carlisle	do	33	48
Carlow.....	do	15	81
Carlton West.....	do	14	43
Carluka	do	24	49
Carp.....	do	30	97
Carronbrook	do	64	75
Carthage	do	4	43
Cartwright.....	do	59	68
Cashel.....	do (Du 1er Juillet, 1858, au 30 Juin, 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	16	57
Cashmere	do	21	74
Casselman	do	3	5
Castlebar	do	26	30

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Castleford	Maître de Poste	25	10
Castlemore	do	16	52
Castleton	do	46	80
Cathcart	do	23	48
Caughnawaga	do	105	59
Cavagnol	do	19	52
Cavan	do	59	23
Cayuga	do	221	29
Cedar Grove.....	do	13	31
Cedars	do	44	06
Centre Augusta.....	do	2	87
Centreville	do	45	32
Chambly	do	328	84
Champlain	do	34	47
Charlesbourg	do (Comptes non reçus.)		
Charleston	do	15	26
Charleville	do	5	88
Chateauguay	do (Du 1er Juillet, 1859.)	6	96
Chateauguay Basin (ci-devant Chateauguay)	do	33	35
Château Richer.....	do	105	55
Chatham, East.....	do	76	44
Chatham, West.....	do	1200	32
Chatsworth	do	69	07
Chelsea.....	do	58	69
Cheltenham.....	do	55	78
Cherry Creek.....	do	13	49
Cherry Valley.....	do	19	18
Chertsey	do	3	40
Chester	do	10	00
Chesterfield	do	62	19
Chichester	do	22	25
Chicoutimi	do	84	76
Chippawa.....	do	344	37
Churchill	do	9	02
Churchville	do	52	91
Clachan	do	4	85½
Claremont	do	54	94
Clarence.....	do	41	12
Clarenceville	do	59	36
Clarendon	do	12	15
Clarendon Centre.....	do	43	85
Clareview.....	do	4	92
Clarke.....	do	98	39
Claude	do	25	39
Clayton	do	41	23
Clear Creek.....	do	21	93
Clearville	do	50	10
Clifford.....	do	10	97
Clifton	do	848	78
Clinton	do	495	67
Clover Hill.....	do	32	54
Cloyne	do (Du 1er Janvier, 1859.).....	10	86
Clunas	do	30	55
Clyde	do	22	77
Coaticook.....	do	138	85
Cobden	do	40	31
Cobourg	do	1632	12
Codrington	do	24	92
Colborne.....	do	271	10
Colchester	do	45	09
Coldsprings.....	do	27	48
Coldstream	do	12	88
Coldwater.....	do	21	30
Colebrook	do (Du 1er Juillet, 1858.)	30	50
Coleraine	do	27	92

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Colinville	Maître de Poste	5	00
Collfield	do (Du 1er Août, 1859.)	2	48
Collingwood	do	656	47
Collin's Bay	do	16	61
Columbus	do	90	55
Comber	do	18	79
Comer's Mills	do	17	88
Compton	do	316	63
Concord	do	37	31
Consecon	do (Du 1er Juillet, 1858.)	117	30
Constance	do	23	25
Contrecoeur	do	32	73
Cookshire	do	60	13
Cookstown	do	156	69
Cooksville	do	83	39
Copetown	do	53	12
Cornwall	do	750	70
Corunna	do	44	97
Côteau du Lac	do	57	51
Côteau Landing	do	171	20
Côteau Station	do (Du 1er Juin, 1859.)	2	78
Côte des Neiges	do	18	18
Coventry	do	13	47
Covey Hill	do	15	71
Cowansville	do	101	94
Craighurst	do	36	37
Craig Leith	do	6	49
Cranbourne	do	3	15
Credit	do	80	35
Creek Bank	do	22	88
Creemore Mills	do	47	08
Cressy	do	22	82
Crinan	do (Du 1er Juillet, 1859.)	00	56
Cromarty	do	23	85
Crosshill	do	32	57
Crosspoint	do	31	81
Croton	do	19	85
Crowland	do	31	08
Croydon	do	14	14
Culloden	do	30	88
Cummins ville	do	35	94
Cumnock	do	17	19
Curran	do	16	22
Daillebout	do	32	28
Dalesville	do	22	24
Dalhousie Mills	do	29	41
Dalston	do (Du 1er Mars, 1859.)	6	12
Danforth	do (Du 1er Avril, 1859.)	5	44
Danville	do	246	80
Dartford	do	18	14
Dawn Mills	do	43	11
Dealtown	do	15	58
De Cewsville	do	17	27
Delaware	do	147	54
Delhi	do	95	30
Delta	do	56	57
Demorestville	do	60	75
Deniston	do	5	46
De Ramsay	do	5	25
Dereham	do	203	30
Derry, West	do	25	52
Deschambault	do	57	13
Devizes	do (Du 1er Mars, 1859.)	2	24
Devon	do (Du 1er Avril, 1858.)	55	09
Dewittville	do	24	41

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	c ts
Dexter	Maître de Poste	9	52
Dickinson's Landing.....	do	202	45
Dingle.....	do	58	05
Dixon's Corners.....	do	22	32
Donegal.....	do	12	18
Doon.....	do	50	12
Doran.....	do	8	36
Dorchester	do	33	72
Dorchester Station	do	35	78
Dorking.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	2	06
Dougherty	do	7	65
Douglas.....	do	52	19
Douglastown	do	16	42
Downeyville	do (Du 1er Juillet, 1859.)	20	67
Drayton.....	do	40	76
Dresden.....	do	67	15
Drew's Mills.....	do	2	18
Drumbo	do	120	82
Drummondville, East.....	do	115	70
Drummondville, West.....	do	204	60
Duart.....	do	42	14
Dudswell.....	do	17	91
Dumblane.....	do	9	79
Dunany	do	5	10
Dunbar	do	14	09
Dunbarton	do	66	93
Dundalk	do	14	92
Dundas	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	523	84
Dundee	do	63	98
Dungannon.....	do	36	17
Dunham	do	119	12
Dunkeld	do	16	06
Dunnville	do	403	47
Durance.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	00	69
Durham.....	do	66	41
Eardley.....	do	13	04
East Arthabaska.....	do	27	77
East Clifton.....	do	1	92
East Farnham.....	do	29	10
East Frampton.....	do	12	08
East Glenelg	do	9	87
East Hawkesbury.....	do	16	48
East Hereford.....	do	1	99
Easton's Corners.....	do	70	63
East Oro.....	do	8	54
East Williamsburg.....	do	16	25
Eastwood	do	58	32
Eaton.....	do	66	58
Eddystone.....	do	9	61
Eden	do	34	27
Eden Mills.....	do	33	82
Edgeworth	do	13	79
Edmonton.....	do	66	51
Edwardsburgh	do	80	77
Eganville	do	74	58
Eglinton	do	52	82
Egmondville.....	do	100	95
Egremont	do	28	83
Elbe	do	13	77
Eldon.....	do	9	81
Elgin	do	28	73
Elginburg	do	15	43
Elginfield	do	52	25
Elizabethville	do	12	94

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Ellengowan	Maître de Poste	7	05
Ellesmere	do	36	39
Elmvale.....	do (Du 1er Juin, 1859.)	2	06
Elora	do	587	16
Embro'	do	166	50
Embrun	do (Du 1er Novembre, 1858.)	10	13
Ennis	do	13	13
Enniskillen	do	52	26
Enterprise	do	22	32
Epping	do (Du 1er Décembre, 1858.)	3	04
Epsom	do	45	11
Eramosa.....	do	18	43
Erin	do	179	41
Erinsville	do	9	90
Eroll	do	34	85
Escott	do	20	32
Esquesing	do	60	62
Etobicoke	do	92	98
Euphrasia	do	42	21
Everton.....	do	33	48
Exeter	do	129	20
Fairview	do	14	79
Falkirk	do	86	93
Farmersville	do	116	51
Farmington.....	do	4	27
Farnham Centre.....	do	26	45
Fenelon Falls.....	do	60	03
Fenwick	do	27	14
Fergus	do	478	68
Ferguson's Falls	do	15	82
Fermoy.....	do	5	60
Feversham	do	14	39
Fingal	do	139	63
Fish Creek	do (Du 1er Juillet, 1858.)	46	94
Fitch Bay.....	do	14	38
Fitzalan	do	2	80
Fitzroy Harbor.....	do	106	79
Flinton	do (Du 1er Décembre, 1858.)	3	85
Florence	do	119	92
Fonthill.....	do	157	58
Forester's Falls	do	17	71
Forestville.....	do	18	80
Forfar	do	15	59
Fort Coulonge.....	do	15	02
Fort Erie.....	do	129	16
Fort William	do	42	71
Fournier	do	2	97
Fox River.....	do	21	68
Frampton	do	19	26
Frankford.....	do	81	81
Franktown.....	do	161	52
Frankville.....	do	48	90
Fredericksburg.....	do	55	29
Freelton	do	51	57
Freiburg.....	do	30	46
Frelighsburg.....	do	90	20
French Village.....	do	31	59
Frost Village	do	72	98
Fullarton	do	52	45
Fulton	do	10	37
Gult	do	956	20
Galway	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	20
Gananogue	do	463	10
Galafraxa	do	42	04
Garthby	do	4	62

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Basin de Gaspé	Maître de Poste	147	50
Gentilly	do	45	96
Georgetown	do	285	73
Georgeville	do	43	59
Georgina	do	109	88
Gilbert's Mills.....	do	4	57
Glanford	do	80	44
Glanmire	do (Du 1er Décembre, 1858.)	10	21
Glanworth.....	do	33	94
Glenallan	do	78	04
Glencoe	do	98	64
Glenelg	do	32	69
Glenloyd	do	13	01
Glenlyon.....	do	21	77
Glen Morris.....	do	48	12
Glen William.....	do	45	89
Goble's Corners.....	do	29	69
Goderich	do	1028	94
Golden Creek.....	do	3	32
Goodwood	do	10	31
Gore's Landing.....	do	38	71
Gormley	do	30	61
Gorrie	do	34	94
Gosfield	do	29	87
Gosport	do	5	20
Gould.....	do	14	97
Gourock	do	16	42
Gower Point.....	do	9	02
Grafton	do	253	47
Grahamsville	do	28	84
Granby	do	232	41
Grande Baie.....	do (Du 1er Janvier, 1857.)	68	09
Grande Grève.....	do	32	96
Grande Ligne.....	do	42	37
Grand River.....	do	15	58
Greenbank	do	21	15
Greenbush.....	do	20	56
Greenock.....	do	20	58
Green Point.....	do	4	84
Greensville	do	41	96
Greenwood	do	47	85
Grenville	do	124	48
Grey.....	do	30	65
Griersville.....	do	16	13
Grimsby	do	169	84
Grondines	do	25	94
Grovesend.....	do	20	60
Guelph.....	do	1662	55
Guysboro'	do	13	72
Hagersville.....	do	55	77
Halifax	do	32	98
Halloway.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	7	84
Ham.....	do	7	40
Hamburg.....	do	12	96
Hampton.....	do	83	19
Hannon.....	do	17	69
Hanover	do	45	81
Harlem	do	16	81
Harley.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	5	79
Harold.....	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.).....	6	60
Harpurhey	do	297	31
Harrietsville.....	do	18	15
Harrington, Est.....	do	4	05
Harrington, West.....	do	19	28

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Harrisburg.....	Maître de Poste	154	62
Harriston	do	44	94
Harrow.....	do	15	73
Harrowsmith.....	do	40	32
Hartford.....	do	20	23
Harwich.....	do	17	22
Harwood.....	do	21	67
Hastings.....	do	68	74
Hatley.....	do	85	11
Havelock.....	do (Du 1er Janvier, 1859.)	4	96
Hawkesbury	do	146	48
Hawkestone.....	do	9	04
Hawkesville.....	do	73	63
Hay.....	do	45	48
Haysville.....	do	44	80
Hazledean.....	do (Du 1er Février, 1859.)	6	56
Headford.....	do	10	76
Headville.....	do	15	75
Hebron.....	do (Du 1er Mai, 1859.).....	00	89
Heckston	do	26	66
Heidelberg.....	do	20	38
Hemmingford.....	do	72	40
Henderson's Corners.....	do (Du 1er Avril au 31 Juillet, 1858.)	1	26
Henryville.....	do	81	38
Herdman's Corners.....	do	9	05
Hereford.....	do	7	10
Hespeler.....	do	98	11
Highland Creek.....	do (Au 31 Mars, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	25	84
Hillier.....	do	50	28
Hillsboro'.....	do	32	83
Hillsburgh.....	do	76	49
Hilton.....	do	21	27
Holland Landing.....	do	179	52
Hollen.....	do	46	02
Holyrood.....	do	6	44
Homer.....	do (Du 1er Mai, 1859.).....	8	32
Hopetown.....	do	15	16
Hornby.....	do	65	79
Horning's Mills.....	do	13	23
Houghton.....	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	34	77
Howick.....	do	28	62
Hubbell's Falls.....	do	53	54
Hull.....	do	68	88
Hullsville.....	do	29	02
Humber.....	do	32	74
Humberstone.....	do	70	83
Hunterstown.....	do	26	51
Huntingdon.....	do	226	90
Huntingville.....	do	38	58
Huntley.....	do	8	49
Huston.....	do	17	59
Hyde Park Corner.....	do (Du 1er Juillet, 1859.)	2	72
Indiana.....	do	63	34
Industry.....	do	185	35
Ingersoll.....	do	951	21
Inkermann.....	do	31	63
Innerkip.....	do	65	20
Innisfil.....	do	31	90
Innisville.....	do	18	79
Inverhuron.....	do	26	81
Invermay, (late Arran.).....	do	64	89
Inverness.....	do	61	84
Iona.....	do	84	82
Iron Hill.....	do	2	90
Iroquois.....	do	164	42

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	ts
Islay	Maître de Poste	5	77
Isle aux Grues.....	do (Du 1er Juillet, 1858.)	8	38
Isle aux Noix	do	27	92
Isle Perrot.....	do	5	62
Isle Verte.....	do	117	59
Ivanhoe.....	do	6	22
Ivy	do	7	71
Jarratt's Corners.....	do	18	73
Jarvis.....	do	90	77
Jersey, Rivière Chaudière.....	do (Du 1er Juillet, 1858)	7	26
Jerseyville.....	do	40	80
Johnson.....	do	11	71
Johnson's Corners.....	do	7	38
Johnson's Mills.....	do	10	63
Johnville	do	7	06
Jordan.....	do	105	61
Kaladar	do (Au 31 Août, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	8	72
Kamouraska	do	159	49
Kars	do	25	27
Katesville.....	do	29	79
Keenansville.....	do (Du 1er Juillet, 1859.)	46	24
Keene	do	122	19
Keith.....	do	6	75
Kelvin.....	do	20	17
Kemptville.....	do	311	96
Kendall	do	20	27
Kenilworth	do	25	86
Kenmore	do	25	84
Kennebec Line.....	do	00	71
Kenyon	do	26	36
Kertch	do	36	71
Keswick	do	40	22
Kettleby Mills.....	do	43	30
Kilbride	do	25	01
Kildare	do (Au 31 Décembre, 1858. Comptes sub- séquents non reçus.)	8	04
Kilkenny	do	3	94
Killarney	do	9	16
Kilmanagh	do	4	44
Kilmarnock	do (Du 1er Avril, 1859.)	4	51
Kilsyth	do	13	38
Kinburn.....	do	15	79
Kincardine.....	do	343	98
King	do	83	71
Kingsey	do	30	14
Kingsey Falls.....	do	14	11
Kingston Mills.....	do	15	61
Kingsville	do	61	34
Kinkora	do	12	47
Kinloss'.....	do	12	86
Kinmount	do (Du 1er Mai, 1859.).....	2	51
Kinsale.....	do	15	40
Kintail	do	17	54
Kippen	do	29	58
Kirkton	do	22	17
Kirkwall	do	34	55
Klineburgh	do	44	73
Knowlton.....	do	100	84
Knowlton Falls.....	do	24	87
Komoka.....	do	116	21
La Baie.....	do	85	56
Labarre.....	do	8	86
La Beauce	do	110	70
L'Acadie.....	do	22	55

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Lachenaie	Maître de Poste	6	25
Lachine	do	182	35
Lachute.....	do	118	57
Lacolle.....	do	105	45
Lafontaine	do	2	37
La Guerre.....	do	9	46
Lake Beauport.....	do (Du 1er Mai, 1859.).....	2	02
Lakefield.....	do	9	78
Lakeside	do	28	21
Lake Temiscouata.....	do	11	79
L'Amaroux.....	do	21	32
Lambeth.....	do	75	60
Lambton.....	do	18	96
Lanark	do	151	29
Lancaster.....	do (Du 1er Juillet, 1858, au 30 Juin, 1859. Comptes subséquents non reçus.)	363	02
Lance à Giles.....	do	26	24
Langside.....	do	5	68
Lanoraie	do (Du 1er Janvier, 1858.)	69	42
Lansdowne ..	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	26	20
La Pigeonnière.....	do	23	75
Laprairie.....	do	136	21
La Présentation.....	do	11	48
Largie.....	do	11	12
L'Assomption	do	152	17
Laterrière.....	do	5	56
Lattas Mills.....	do	17	85
Laval	do	3	19
Lavaltrie.....	do (Du 1er Octobre, 1856.)	57	82
L'Avenir	do	40	67
Lawrenceville	do	35	76
Leamington	do	43	95
Leaskdale	do	19	68
Leavens.....	do	13	70
Leeds	do	148	83
Le Foulon.....	do	6	51
Lefroy	do	49	89
Leith.....	do	25	71
Lemonville	do	16	52
Lenoxville.....	do	221	43
Lenox.....	do	7	63
L'Épiphanie	do	10	24
Les Eboulemens.....	do	39	80
Les Ecureuils.....	do	12	30
Les Escoumains.....	do (Du 1er Juillet, 1859.)	11	90
Leskard.....	do	19	56
Lifford.....	do	35	10
Limehouse.....	do	39	91
Lime Lake.....	do (Du 1er Février, 1859.)	1	77
Lindsay	do	583	14
Linton	do	12	03
Linwood.....	do	19	54
Lippincott.....	do	24	14
Lisadel	do	31	32
Lisbon.....	do	14	14
L'Islet.....	do	233	29
Listowell.....	do	54	69
Litchfield.....	do	11	83
Little Britain.....	do	43	00
Little Rideau.....	do	9	37
Lloydtown.....	do	234	50
Lobo.....	do	56	24
Lochaber.....	do	11	08
Lochiel.....	do	40	70

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Lockton.....	Maître de Poste	15	52
Long Island Locks.....	do	29	24
Long Point.....	do	14	58
Longueuil	do	144	97
Longwood.....	do	57	08
Lonsdale..	do	22	26
Lorette	do	15	26
L'Original	do	285	54
Lorraine.....	do	6	92
Losky.....	do	46	78
Lotbiniere	do	71	14
Loughboro'	do	59	45
Low	do	10	87
Lower Ireland.....	do	6	40
Lowville.....	do	39	44
Lucan	do	31	01
Lunenburg.....	do	11	39
Luton.....	do	18	45
Lyn.....	do	136	57
Lynden.....	do	67	91
Lyndhurst.....	do	17	18
Lynedoch.....	do	31	87
Lyons.....	do	14	69
McDonald's Corners.....	do	42	59
McGillivray	do	92	19
Macnider	do (Du 1er Mai, 1859.).....	3	04
Macville	do	12	78
Maddington	do	4	64
Madoc	do	185	96
Magdalen Islands.....	do (Saison d'été.)	19	82
Magog	do	55	14
Maidstone	do	23	68
Maitland	do	73	01
Malakoff.....	do	6	66
Mallorytown	do	67	62
Malta	do	16	29
Malton	do (Du 1er Juillet, 1858, au 30 Juin, 1859. Comptes subséquents non regus.).....	44	48
Malvern	do	22	58
Manchester	do	37	09
Manilla.....	do	168	16
Manitowaning	do	16	61
Manningville.....	do	56	18
Mansfield	do	4	59
Manvers	do	45	71
Maple	do	72	06
Maple Grove.....	do	29	87
Mapleton	do	14	90
Mara	do	9	92
Marbleton	do	9	89
March	do	17	20
Marden	do (Du 1er Mars, 1859.)	11	65
Markham	do	183	52
Marlow	do	2	42
Marmion	do (Du 1er Mars, 1859.)	4	15
Marmora	do	44	51
Marshville	do	52	71
Martintown	do	89	87
Martinville.....	do	5	00
Marysville	do	21	69
Mascouche	do	52	00
Maskinongé	do	120	46
Massawippi	do	44	30
Matane	do	68	60
Mawcook	do (Du 1er Janvier, 1859.)	3	70

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Mayfield	Maître de Poste	15	00
Mayne.....	do	13	00
Meadowvale.....	do	25	49
Medonte	do	11	50
Melancthon	do	28	51
Melbourne.....	do	215	85
Melbourne Ridge.....	do	16	35
Melrose	do	16	74
Melville	do	8	81
Menie	do	28	44
Merrickville.....	do	341	95
Mersea.....	do	18	77
Merton	do (Au 1er Août, 1859.).....	13	99
Metis	do	73	01
Meyersburg.....	do (Du 1er Septembre, 1859).....	00	13
Middleville.....	do	14	88
Mile End.....	do	9	73
Milford.....	do	56	60
Milbank.....	do	49	89
Mill Brook.....	do	206	05
Mille Isles.....	do	2	81
Mille Roches, (ci-devant Moulinette.).....	do	76	93
Mille Vaches.....	do	8	91
Mill Grove.....	do	25	47
Mill Haven.....	do	17	68
Milliken	do (Du 1er Avril, 1859.).....	5	30
Milnesville	do	24	46
Milton, East.....	do	33	34
Milton, West.....	do	295	37
Mimico.....	do	25	28
Minden.....	do (Du 1er Juin, 1859.)	2	46
Mitchell	do	368	53
Mohawk.....	do	159	58
Moira	do	13	76
Molesworth	do	11	24
Monkton	do (Du 1er Décembre, 1858.)	12	28
Mono Centre.....	do	19	20
Mono Mills.. ..	do	160	38
Montague	do (Du 1er Avril, 1859.)	3	31
Montcalm	do	9	73
Monte-Bello.....	do	38	94
Montmagny	do	289	98
Mont St. Hilaire.....	do	17	54
Montrose.....	do	11	44
Moore.....	do	78	07
Morgantown	do (Au 1er Décembre, 1858.)	00	94
Morningdale Mills.....	do	10	74
Morpeth.....	do	259	65
Morrisbank	do	27	28
Morrisburg	do	392	01
Morrisdale	do	21	89
Morrison	do	76	53
Morton	do	31	84
Morven.....	do	21	94
Moscow	do	16	30
Mountain.....	do	8	61
Mount Albion.....	do	36	01
Mount Brydges.....	do	169	87
Mount Elgin.....	do	61	09
Mount Forest.....	do	157	35
Mount Healy	do	26	95
Mount Johnson	do	20	78
Mountjoy.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	7	30
Mont Pleasant.....	do	36	19
Mont St. Louis.....	do	5	5

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Amount.	
		\$	cts.
Mount St. Patrick.....	Maître de Poste.....	10	17
Mount Vernon.....	do	78	98
Mount Webster.....	do	6	45
Muddy Branch, (late Migneault.).....	do	3	51
Mulmur.....	do	20	75
Muncey.....	do	20	73
Murray.....	do	43	57
Murray Bay.....	do	113	01
Murvale	do	10	62
Musselburg	do	12	90
Nairn	do	70	20
Nanticoke	do	53	50
Napanee.....	do	531	12
Napier.....	do	47	69
Napierville	do	95	70
Nashwood	do	9	06
Nassaggiweya	do	58	64
Nelson	do	65	63
Neustadt	do	23	60
New Aberdeen	do	20	68
Newark	do	19	30
Newbliss	do	9	03
Newboro'	do	97	98
Newburg	do	118	06
Newbury	do	208	75
New Carlisle.....	do	51	58
New Castle.....	do	479	39
New Dundee.....	do	38	35½
New Durham	do	38	87
New Glasgow.....	do	44	37
New Hamburg	do	186	68
New Ireland.....	do	12	74
Newland	do	32	79
New Liverpool.....	do	41	02
New Lowell	do	16	35
New Market.....	do	376	28
Newport.....	do	37	07
New Richmond.....	do	58	30
Newry	do (Fermé le 30 Avril, 1859.)	4	41
New Sarum.....	do (Cdmptes non reçus.)		
Newtown Robinson.....	do	30	97
Niagara	do	584	85
Nicolet	do	134	38
Nilestown	do	32	89
Nissouri	do	14	60
Nithburg	do	24	57
Nobleton	do	40	27
Norham	do	39	99
Normanby.....	do	34	61
Normandale	do	12	25
Normanton	do	57	28
North Adjala.....	do	18	17
North Augusta.....	do	61	87
North Douro	do	49	81
North Eldon.....	do	11	38
North Ely	do	14	04
North Georgetown	do	21	93
North Glanford.....	do	9	31
North Gower.....	do	61	16
North Lancaster.....	do	38	35
North Pelham	do	27	95
North Port	do	39	38
North Stanbridge	do	8	45
North Stukeley	do	18	62
North Satten	do	11	78
North Wakefield	do (Du 1er Mai, 1859.).....	5	07

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour Salaires, Commissions, etc., pour l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
North Walsingham	Maître de Poste.....	8	99
North Williamsburg	do	38	17
Norton Creek.....	do	39	24
Norval	do	87	30
Norwich.....	do	184	28
Norwood.....	do	112	40
Notfield	do	18	13
Nottawa	do	45	47
Nottawasaga Station.....	do	71	23
Notre Dame du Portage	do	14	51
Oakland.....	do	107	20
Oak Ridges.....	do	44	56
Oakville.....	do	420	90
Oakwood	do	126	65
Oban	do	24	07
Odessa	do	135	79
Oil Springs.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	2	13
Omagh	do	26	50
Omeme..	do (Du 1er Juillet, 1858.)	174	01
Oneida.....	do	34	02
Onondaga	do	71	38
Onslow.....	do	51	67
Ontario	do	74	34
Orangeville.....	do	250	79
Orillia	do	277	78
Ormond	do	8	83
Ormstown	do	93	32
Oro	do	14	97
Orono.....	do	194	44
Orwell	do	55	66
Osborne	do	77	51
Osgoode	do	72	42
Oshawa	do	762	57
Osprey	do	15	78
Ospringe	do	20	16
Ossian	do (Du 1er Mars, 1859.).....	3	15
Ottawa Cité d'.....	do	2332	94
Ottawa Vitrierie d'.....	do	32	38
Otterville.....	do	173	47
Ouiseau	do	4	39
Oungah.....	do	7	19
Owen Sound	do	590	76
Oxford Centre.....	do	20	76
Oxford Mills.....	do	47	23
Oznabruck Centre.....	do	23	08
Paisley.....	do	81	87
Pakenham.....	do	300	57
Palermo.....	do	84	73
Panmure	do	9	56
Papineauville.....	do	82	54
Paris	do	722	38
Parma	do	13	02
Paspebiac	do	77	03
Pefferlaw	do	31	85
Pelham Union	do	6	37
Pembroke	do	323	78
Penetanguishene	do	139	31
Peninsula-Gaspé.....	do	2	14
Penville.....	do	21	93
Percé	do	104	66
Perrytown.....	do	36	75
Perth	do	695	13
Petawawa	do (Du 1er Mai, 1859.).....	3	03
Peterboro'	do	1035	68
Petersburg	do	64	70

Rapport No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Peveril	Maître de Poste	10	45
Philipsburg, Est.....	do	67	59
Philipsburg, Ouest.....	do	38	92
Philipsville	do	26	68
Pickering.....	do	120	06
Picton	do	716	91
Pierreville	do	44	32
Pigeon Hill.....	do	8	65
Pike River.....	do	92	65
Pine Orchard.....	do	16	75
Pine River.....	do	49	17
Pittsferry	do	11	58
Plantagenet	do	57	06
Plattsville.....	do	81	07
Playfair.....	do	9	38
Point Abino.....	do	49	16
Point Alexander.....	do	13	81
Pointe au Chêne.....	do	6	95
Pointe aux Anglais.....	do (Fermé pendant le trimestre expiré le 31 mars 1859.)	3	02
Pointe aux Trembles, en haut.....	do	51	89
Pointe aux Trembles, en bas.....	do	37	65
Pointe Claire.....	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquent non reçus.)	12	83
Pointe du Lac.....	do	17	24
Pointe Fortune.....	do	39	47
Pointe Lévi.....	do	99	85½
Pointe Lévi, Est.....	do	45	06
Pointe Platon.....	do	3	16
Pointe St. Pierre	do	31	41
Portage du Fort.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	354	66
Port Albert.....	do	30	59½
Port au Persil.....	do	4	17
Port Bruce	do	24	26
Port Burwell.....	do	279	85
Port Colborne.....	do	211	28½
Port Credit.....	do	52	99
Port Dalhousie.....	do	140	17
Port Daniel.....	do	14	65
Port Dover	do	295	83
Port Elmsley	do	16	86
Port Head.....	do	7	50
Port Hoover.....	do	17	25
Port Hope	do	1403	49
Portland	do	33	55
Port Maitland.....	do	16	88
Port Nelson.....	do	23	34
Portneuf.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	96	62
Port Perry	do	121	86
Port Robinson	do	202	11
Port Rowan	do	152	79
Port Royal.....	do	23	11
Port Ryerse.....	do	26	08
Port St. François.....	do (Du 1er janvier '56 au 30 juin 1858.) ...	7	29
Portsmouth	do	75	31
Port Sarnia.....	do	886	85
Port Stanley.....	do	264	3
Port Talbot.....	do	13	72
Prescott	do	941	27
Preston	do	333	55
Priceville.....	do	18	99
Princeton	do	155	59
Prospect	do	16	41
Proton.....	do	20	43
Puslinch	do	54	16

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Queensboro'	Maître de Poste	7	84
Queenston	do	141	81
Queensville	do	55	17
Raglan	do	40	99
Railton	do	6	64
Rainham	do	17	15
Rainham Centre	do	26	82
Rapides des Joachims	do	22	91
Ratho	do	24	44
Ravenswood	do	9	69
Rawdon	do	36	14
Reach	do	160	20
Reading	do	44	57
Rednersville	do	31	81
Reekie	do	5	10
Renfrew	do	311	74
Renton	do (Du 1er avril 1859.)	1	88
Repentigny	do	32	72
Riceburg	do (Du 1er décembre 1858.)	6	63
Riceville	do	12	48
Richmond, Est	do	201	63
Richmond, Ouest	do	106	81
Richmond Hill	do	199	91
Richview	do	26	17
Richwood	do	53	21
Ridgetown	do	59	50
Rigaud	do	109	67
Rimouski	do	223	39
Ringwood	do	15	84
Ripley	do	5	60
Rivière Beaudette	do	17	90
Rivière David	do	77	33
Rivière Désert	do	13	87
Rivière St. Louis	do	5	53
Riversdale	do	41	72
Rivière aux Canards	do	00	04
Rivière des Prairies	do (Du 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	3	06
Rivière du Loup, en bas	do	262	53
Rivière du Loup, en haut	do	161	34
Rivière Ouelle	do	103	55
Rivière Trois Pistoles	do	48	36
Robinson	do	93	35
Roblin	do	11	57
Rochester	do	44	40
Rockford	do	15	67
Rockport	do	5	60
Rockton	do	67	04
Rockwood	do	98	01
Rodgerville	do	45	13
Rokeby	do (Du 1er avril 1859.)	2	84
Rolph	do	26	94
Romney	do	16	24
Rond'eau	do	124	48
Rosebank	do	22	74
Rosetta	do	6	97
Roseneath	do (Du 1er avril 1859.)	22	05
Roseville	do	22	60
Roslin	do	19	67
Ross	do	52	40
Rothsay	do	26	09
Rouge Hill	do	17	93
Rougemont	do	12	70
Rowan Mills	do	37	25
Roxborough	do	14	28

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Roxborough, Ouest.....	Maître de Poste.....	12	88
Roxton Falls.....	do.....	59	34
Ruisseau des Chênes.....	do.....	25	68
Runnymede.....	do.....	2	77
Russell.....	do.....	26	41
Russettown.....	do.....	29	55
Ryckman's Corners.....	do.....	35	76
Ste. Adèle.....	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.).....	1	78
St. Agatha.....	do.....	28	56
Ste. Agathe.....	do.....	8	98
St. Aimé.....	do.....	34	87
St. Alban.....	do.....	5	42
St. Alexandre, Iberville.....	do (Du 1er janvier 1858 au 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	37	29
St. Alexandre, Kamouraska.....	do.....	27	35
St. Alexis.....	do.....	9	38
St. Alphonse.....	do.....	6	06
St. Anaclet.....	do (Du 1er juillet 1859.).....	00	69
St. André.....	do.....	24	95
St. André Avelin.....	do.....	24	11
St. André, Est.....	do.....	281	20
St. André, Ouest.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	30	87
Ste. Angélique.....	do.....	18	89
St. Anicet.....	do.....	57	62
Ste. Anne, Bout de l'Isle.....	do.....	26	21
Ste. Anne de la Pérade.....	do.....	81	32
Ste. Anne des Monts.....	do.....	25	83
Ste. Anne des Plaines.....	do.....	21	43
Ste. Anne la Pocatière.....	do.....	189	51
St. Anns, Lincoln.....	do.....	24	74
St. Anselme.....	do.....	21	78
St. Antoine, Lotbinière.....	do.....	21	88
St. Antoine, Rivière Richelieu.....	do.....	21	27
St. Apollinaire.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	4	29
St. Arsène.....	do.....	30	09
St. Athanase.....	do.....	101	50
St. Aubert.....	do.....	4	05
St. Augustin, Portneuf.....	do.....	8	86
St. Augustin, Deux Montagnes.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	18	40
St. Barnabé, Saint Maurice.....	do.....	10	68
St. Barnabé, Rivière Richelieu.....	do.....	9	82
St. Barthélemi.....	do.....	44	32
St. Bazile.....	do.....	10	22
St. Benoit.....	do.....	42	03
St. Bernard.....	do.....	7	15
Ste. Brigide.....	do (Du 1er juillet 1858 au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	14	35
St. Bruno.....	do.....	20	35
St. Casimir.....	do.....	21	63
Ste. Catherine, Est.....	do.....	12	80
St. Catharines, West.....	do.....	1685	25
St. Célestin.....	do.....	10	57
St. Césaire.....	do.....	140	38
St. Charles, Rivière Richelieu.....	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	52	98
St. Charles, River Boyer.....	do.....	28	73
St. Christophe.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	100	46
Ste. Claire.....	do.....	21	31
St. Clément.....	do.....	25	06
St. Clet.....	do.....	19	67
St. Colomban.....	do.....	20	21
St. Constant.....	do (Du 1er mai 1856.).....	67	19
Ste. Croix.....	do.....	31	35
St. Cuthbert.....	do.....	18	77

RAPPORT NO. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
St. Cyrille.....	Maître de Poste	1	62
St. Damase.....	do	24	19
St. David.....	do	43	67
St. Denis, Rivière Richelieu.....	do	103	90
St. Denis de la Bouteillerie.....	do (Du 1er avril 1858 au 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	29	77
St. Didace	do	6	75
St. Dominique	do	16	73
St. Edouard	do (Du 1er juillet 1858.)	21	81
Ste. Elizabeth	do	31	71
St. Eloi.....	do	5	21
St. Elzéar	do (Du 1er juillet 1858 au 31 août 1859.)	6	50
St. Ephrem d'Upton.....	do	42	34
St. Esprit	do	25	49
St. Etienne.....	do	7	00
St. Eustache.....	do	153	81
St. Evariste de Forsyth.....	do (Du 1er janvier 1859.).....	4	10
St. Fabien.....	do	24	09
Ste. Famille.....	do	7	03
St. Félix de Valois.....	do	17	31
St. Fidèle.....	do	1	54
Ste. Flavie,	do	35	02
St. Flavien,.....	do (Du 1er mai 1859.).....	2	17
St. Foy	do (Du 1er avril 1858.)	18	13
St. Francis.....	do	33	45
St. François, Montmagny.....	do	19	06
St. François, Beauce	do	37	34
St. François, d'Orléans	do	4	94
St. Gabriel	do	31	11
Ste. Geneviève	do	40	65
St. George, Beauce.....	do	13	99
St. George, Brant.....	do	106	74
Ste. Gertrude	do	6	89
St. Gervais.....	do	56	47
St. Giles.....	do	36	83
St. Grégoire.....	do Au 1er mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	25	32
Ste. Hélène	do	13	94
Ste. Hélène de Bagot.....	do	10	55
St. Hélène	do	21	75
St. Hénédine	do	9	63
St. Henri	do	47	33
St. Hermas.....	do	28	53
St. Hilaire	do (Du 1er juillet 1858.).....	176	02
St. Hubert.....	do (Du 1er mars 1859.).....	7	83
St. Hugues.....	do	75	77
St. Hyacinthe	do	558	90
St. Irenée.....	do	7	47
St. Isidore, Dorchester	do	20	52
St. Isidore, Laprairie.....	do	18	44
St. Ives	do	12	23
St. Jacob	do	58	55
St. Jacques.....	do	45	73
St. Jacques le Mineur.....	do	16	43
St. Janvier.....	do (Du 27 oct. 1857 au 31 dec. 1858. Comptes subséquents non reçus.)	6	99
St. Jean-Baptiste.....	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	16	14
St. Jean Chrysostôme, Châteauguay	do	95	36
St. Jean Chrysostôme, Lévi.....	do	10	72
St. Jean des Chaillons.....	do	33	42
St. Jean de Matha.....	do	7	11
St. Jean d'Orléans.....	do	15	25
St. Jean Port Joli	do	88	59
St. Jérôme.....	do (Comptes non reçus.).....		

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
St. Jean, Est.....	Maître de Poste	665	52
St. Jean, Ouest	do (Au 31 juillet 1859.).....	19	92
St. Joseph	do	26	58
St. Joseph du Lac	do	8	15
St. Jude.....	do	21	63
Ste. Julie.....	do (Du 1er janvier au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.)	5	05
Ste. Julienne.....	do	23	98
St. Justin	do (Du 1er avril 1859.).....	4	79
St. Lambert, Lévi.....	do	8	10
St. Lambert, Montréal.....	do (Du 1er juin 1859.)	16	47
St. Laurent, d'Orléans.....	do	9	44
St. Laurent, Montréal.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	49	05
St. Lazare.....	do	5	13
St. Léon.....	do	25	64
St. Liguori.....	do (Comptes non reçus.).....	.....	.....
St. Lin	do	20	16
St. Louis de Gonzague	do	53	53
St. Luc	do	9	51
Ste. Luce.....	do (Du 1er juillet 1858 au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	37	70
St. Marc.....	do	27	23
St. Marcel	do	18	02
Ste. Marguerite	do	6	71
Ste. Marie de Monnoir	do	70	85
Ste. Marthe.....	do (Comptes non reçus.).....	.....	.....
St. Martin	do	99	88
Ste. Martine	do	52	85
St. Mary's, Blanshard.....	do	585	84
St. Mathias	do	33	87
St. Maurice	do	16	58
St. Michel	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	74	10
St. Modeste.....	do	4	49
Ste. Monique	do	21	86
St. Narcisse.....	do	5	20
St. Nicholas.....	do	46	26
St. Norbert	do	5	72
St. Onézime	do (Du 1er janvier 1859.).....	1	68
St. Ours	do	152	26
St. Pacôme	do	13	79
St. Paschal	do	45	83
St. Paul d'Industrie.....	do	17	19
St. Paul's Bay.....	do	114	76
St. Paul l'Hermite.....	do (Au 1er mars 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	12	52
St. Philippe.....	do (Bureau fermé durant mai et juin '59.)..	20	20
Ste. Philomène.....	do	37	59
St. Pie.....	do	97	61
St. Pierre d'Orléans.....	do	7	06
St. Pierre Montmagny.....	do	22	06
St. Pierre les Becquets.....	do	63	39
St. Placide.....	do	16	62
St. Polycarpe	do	75	67
St. Prosper	do	7	85
St. Raphael	do	12	64
St. Raymond.....	do	14	69
St. Rémi	do	100	42
St. Robert.....	do	10	24
St. Roch des Aulnets.....	do	126	92
St. Roch l'Achigan	do	28	82
Ste. Rosalie	do	17	95
Ste. Rose.....	do	29	09
St. Sauveur.....	do	6	39
St. Sauveur de Québec.....	do	44	56

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Ste. Scholastique.....	Maître de Poste	52	53
St. Sévère	do	4	21
St. Simon d'Yamaska	do	39	43
St. Simon de Rimouski	do	32	79
Ste. Sophie	do	10	63
St. Stanislas.....	do	31	01
St. Sulpice	do	10	65
St. Sylvester	do	25	57
St. Sylvester, Est.....	do	20	49
Ste. Thérèse.....	do	63	24
St. Thomas, Est.....	do	7	62
St. Thomas, Ouest.....	do	733	75
St. Timothée	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	32	09
St. Tite, (ci-devant St. Juste).....	do (Du 1er février 1859.)	3	15
St. Urbain	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	15	51
Ste. Ursule	do	24	59
St. Valentine.....	do	25	28
St. Vallier	do	37	91
Ste. Victoire	do	13	53
St. Vincent.....	do (Du 1er juillet 1858.)	164	20
St. Vincent de Paul	do	29	64
St. Zéphirin.....	do	26	12
St. Zotique.....	do	10	08
Salem	do	7	68
Salford	do	38	38
Sandfield.....	do	20	62
Sandhill.....	do	58	09
Sand Point.....	do	28	27
Sandwich	do	232	23
Sandy Beach.....	do (Du 1er août 1859.)	00	68
Saugeen	do	150	79
Sault au Récollet.....	do	40	78
Sault Ste. Marie.....	do	80	98
Sawyerville	do	21	38
Scarboro'	do	50	87
Scone	do	9	56
Scotch Block.....	do	15	59
Scotland	do	79	43
Sebastopol.....	do	33	47
Sebringville.....	do	53	89
Seeley's Bay.....	do	25	35
Selby.....	do	23	93
Selkirk	do	76	26
Seneca	do	391	83
Shakespeare	do	157	64
Shamrock	do (Du 1er août 1859.)	00	50
Shannonville	do	79	87
Shanty Bay.....	do	14	44
Shantz	do (Du 1er août 1859.)	1	02
Sharon	do	83	74
Shawenegan	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.).....	00	97
Sheffield	do	47	88
Shefford Mountain.....	do	26	79
Sherbrooke.....	do	630	15
Sheridan.....	do	12	24
Sherrington.....	do	27	56
Shipleby	do	9	99
Sillsville.....	do	7	55
Silver Creek.....	do	12	89
Silver Hill.....	do	22	96
Simcoe.....	do	905	79
Singhampton, (ci-devant Mortimer).....	do	25	83

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant	
		\$	cts.
Skye.....	Maître de Poste (Du 1er novembre 1858.).....	8	84
Sligo	do	22	14
Smithfield	do	23	59
Smith's Falls	do	613	21
Smithville, Hastings.....	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	19	32
Smithville, Lincoln.....	do	119	51
Sombra	do	82	53
Somerset	do	127	26
Sonya	do	9	72
South Bolton.....	do	11	67
South Cayuga.....	do	29	30
South Douro.....	do	9	50
South Dummer.....	do	13	69
South Durham.....	do	30	40
South Elmsley.....	do	14	08
South Ely.....	do	20	19
South Finch	do	25	69
South Gloster	do	15	91
South Gower.....	do	16	14
South Granby.....	do	26	90
South Hinchinbrook.....	do	20	47
South March.....	do	20	82
South Monaghan.....	do	64	55
South Mountain	do	27	52
South Potton	do	23	19
South Quebec	do (Du 1er juillet 1858.).....	63	67
South Roxton	do	7	35
South Westmeath	do	61	04
South Zorra	do	50	71
Sparta	do	102	33
Spencer Cove.....	do (Du 1er janvier 1858.).....	77	11
Spencerville	do	56	27
Spooner Pond.....	do (Fermé.).....	1	65
Spring Arbour.....	do (Ouvert de nouveau le 1er février 1859.)..	12	82
Springford	do	56	82
Springville	do	60	45
Stafford	do	8	56
Stamford	do	82	30
Stanbridge, Est.....	do	63	47
Standon	do	3	29
Stanford	do	183	94
Stanley's Mills.....	do	31	07
Stanstead	do	316	71
Stevensville.....	do	38	18
Stirling	do	208	56
Stittsville	do (Fermé le 31 janvier 1859.)	00	75
Stoco	do	9	70
Stoneham	do	7	14
Stoney Creek.....	do	82	48
Stornoway	do	20	00
Storrington	do	21	78
Stottville	do	76	59
Stouffville	do	155	70
Strabane	do	34	21
Straffordville	do	126	45
Stratford	do	1079	47
Strathburn	do	29	20
Strathroy	do	213	70
Streetsville	do	236	89
Stromness	do (Du 1er janvier 1859.).....	22	89
Stukeley	do	21	57
Sullivan.....	do	17	46
Summerstown.....	do	19	15
Summerville.....	do	42	39

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts
Sunnidale	Maître de Poste.....	10	35
Sunnidale Station	do	27	71
Sutherland's Corners.....	do	8	40
Sutton	do	35	99
Sweaburg	do	16	42
Sweetsburgh.....	do	27	40
Switzerville.....	do	12	03
Sydenham Place.....	do	26	96
Sylvan.....	do	48	46
Tadousac	do	14	48
Talbotville Royal	do	27	22
Tamarack	do (Au 31 mars 1859.).....	00	06
Tamworth.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	49	32
Tanneries Ouest.....	do	30	76
Tapleytown.....	do	20	95
Tatlock	do	5	17
Taunton	do	9	23
Tavistock.....	do	66	98
Tecumseth.....	do	25	72
Teeswater.....	do	33	78
Telfer.....	do	17	29
Templeton.....	do	25	66
Teohauta.....	do	20	31
Terrebonne	do	95	46
Teviotdale.....	do	21	12
Thamesford	do	102	74
Thamesville	do	97	02
Thistle town	do	40	97
Thomasburg	do	15	12
Thornbury	do	35	89
Thorndale.....	do (Du 1er avril 1859.).....	8	70
Thornhill.....	do	150	05
Thornton.....	do	25	55
Thorold	do	381	92
Thorpville.....	do	15	61
Trois Rivières.....	do	895	89
Thurlow	do	24	32
Thurso	do	81	65
Tilbury Est.....	do	25	78
Toledo.....	do	57	97
Tottenham.....	do	18	17
Townsend Centre.....	do (Du 1er avril 1859.).....	3	68
Trafalgar.....	do	77	34
Treadwell	do (Ouvert de nouveau le 1er février 1859.)..	3	77
Trecastle	do	22	40
Trenholm.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	15	43
Trenton	do	322	63
Tring	do	12	74
Trois Pistoles.....	do	65	86
Trois Saumons.....	do	18	40
Trout River.....	do	5	11
Trowbridge.....	do	30	06
Troy	do	25	24
Tullamore	do	39	69
Tuscarora.....	do	59	39
Tweed	do (Du 1er juillet 1858 au 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	37	88
Tyrconnell	do	22	03
Tyrone	do	44	58
Union.....	do	55	92
Unionville	do	53	14
Upton.....	do	15	20
Utica	do	21	63
Uxbridge.....	do	154	42
Valcartier	do	20	43
Vallentyne	do (Fermé.).....	6	14

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Valleyfield.....	Maître de Poste	49	18
Vankleek Hill.....	do	207	19
Varenes	do (Du 1er Juillet, 1858.).....	82	04
Varna.....	do	26	14
Vaudreuil	do	96	67
Verchères	do	79	88
Vernonville.....	do	20	07
Verona	do (Cu 1er janvier 1859.)	2	99
Victoria Corners.....	do	9	32
Victoria Square.....	do	25	19
Vienna.....	do	545	58
Villanova.....	do	18	20
Vittoria	do	132	98
Vroomanton	do	35	87
Wainfleet Centre.....	do (Fermé le 30 décembre 1858.)	2	38
Wakefield	do	51	47
Walkerton.....	do	125	28
Wallace	do (Au 31 décembre 1858. Comptes sub- séquents non reçus.)	6	30
Wallaceburg	do	111	97
Wallacetown.....	do	41	71
Walmer	do	9	39
Walsingham	do	45	71
Walter's Falls.....	do	22	63
Wanstead	do (Du 1er août 1859.)	3	98
Wardsville.....	do	133	74
Warkworth	do	85	25
Warner.....	do	5	71
Warrington.....	do (Du 1er mai 1859.)	10	27
Warsaw	do	36	56
Warwick, C. E.....	do	47	29
Warwick, C. O.....	do	97	40
Washington	do	51	70
Waterdown	do	149	16
Waterford	do	190	34
Waterloo, C. E.....	do	200	09
Waterloo, C. O	do	247	96
Waterloo, Kingston	do	44	25
Waterville	do	59	61
Watford.....	do	33	95
Watson's Corners.....	do	24	30
Waverley	do	4	33
Weedon	do	8	37
Weimar	do	4	66
Welland.....	do	225	99
Welland Port.....	do	50	49
Wellesley.....	do	60	05
Wellington	do	138	67
Wellington Square	do	223	30
Wellman's Corners.....	do (Comptes non reçus.).....		
West Arran.....	do	19	79
West Bolton.....	do	9	31
West Brome.....	do	36	77
Westbury	do	6	43
West Essa.....	do	32	83
West Farnham.....	do	91	21
Westfield	do	14	09
West Flamboro'	do	112	34
West Huntingdon.....	do	15	47
West Huntley.....	do	9	82
West McGillivray.....	do	30	33
Westmeath.....	do	53	29
Weston.....	do	188	12
West Osgoode.....	do	16	24
Westover	do	15	41

RAPPORT No. 3.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, commissions, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Westport	Maître de Poste	76	17
West's Corners	do	35	48
West Shefford	do	15	33
West Winchester	do	29	62
West Woolwich	do	66	94
Whitby	do	997	97
White Hall	do (Fermé le 31 octobre 1858.)	00	65
White Lake	do	46	68
Whitfield	do	4	41
Wick	do	30	76
Widder	do	135	74
Wilkesport	do	11	99
William Henry	do	498	67
Williams	do	37	24
Williamstown	do	108	92
Williscroft	do	5	15
Willocks	do	6	80
Willowdale	do	104	98
Wilton	do	31	12
Winchester	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.)	19	91
Windham Centre	do	21	18
Windsor	do	894	74
Windsor Mills	do	43	94
Winfield	do (Du 1er mars 1859.)	7	27
Winterbourne, (ci-devant Woolwich)	do	62	71
Wisbeach	do	57	38
Woburn	do	30	91
Wolfe Island	do	64	94
Wolfstown	do	3	10
Wolverton	do	20	65
Woodbridge	do	115	24
Woodburn	do	19	13
Woodford	do	7	20
Woodside	do	16	37
Woodslee	do	9	34
Woodstock	do	1162	81
Woodville	do	56	11
Wooler	do	20	79
Wotton	do	33	79
Wroxeter	do	23	57
Wyoming	do	22	12
Yamachiche	do	90	59
Yamaska	do	118	83
Yorker	do (Du 1er mars 1859.)	10	17
York	do	107	29
York Mills	do	76	50
Yorkville	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	216	72
Zetland	do	15	07
Zimmerman	do	29	79
Zurich	do	32	94
Report de la première partie du Rapport No. 3		\$126400	52
		119478	22
Total		\$245878	74

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

(A. DANS LE RAPPORT No. 4.)

COMPTE des frais de voyage encourus dans le service postal en Canada, pour l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts
L'Hon. Sidney Smith	Dépenses encourues pour se rendre de Toronto à Montréal, Québec, Ottawa et Oakwood	172	50
E. S. Freer, I.P. Div. de Montréal..	Frais de voyage et allocation miliaire.....	691	10
E. S. Freer, I.P. Div. de Montréal..	Frais d'un voyage à Repentigny	13	40
M. Sweetnam, I.P. Div. de Kingston	Frais de voyage et allocation miliaire.....	451	00
J. Dewe, I.P. Division de Toronto..	do do do	152	90
H. W. Jackson, Commis au Bureau de I. P. de Toronto.....	do do do	4	00
J. T. Medworth, Commis au Bureau de I. P. de Toronto	do do do	92	30
Thos. Jolly, Commis au Bureau de I. P. de Toronto	do do do	8	80
Thos. Jolly, Commis au Bureau de I. P. de Toronto	Allocation quotidienne pour prendre soin du bureau de poste de Wellington Square	12	00
G. E. Griffin, I. P. Div. de London...	Frais de voyage et allocation miliaire	467	60
G. E. Griffin, I. P. Div. de London...	Frais de voyage pour aller de Windsor à Détroit, Milwaukie et Chicago, pour affaires de poste	38	75
Geo. Cox, Commis au Bureau de I. P. de London.....	Allocation de voy. pour dép. encourues au service du b. p....	41	12
P. Dower, Commis au Bureau de I. P. de London.....	do do do	4	00
W. G. Sheppard, faisant les fonctions d'I. P. div. de Québec	Frais de voyage et allocation miliaire	564	50
W. G. Sheppard, faisant les fonctions d'I. P. div. de Québec	Allocation pour frais de déménagement de Toronto à Québec	60	00
W. Lindsay.....	Dépenses encourues pendant son administration des bureaux de poste de Lanoraie et Lavaltrie	13	40
J. Comerford.....	Dépenses encourues pour conduire une malle de Kingston à Port Hope.....	1	10
L. F. Groulx	Frais de voyage de l'Industrie à Montréal.....	1	00
R. Barker, Com. B.P. de Kingston..	Frais de pension, pour le temps qu'il a été employé comme commis de malle sur le chemin de fer de Pres. à Ott...	12	00
Commis de la malle anglaise.....	Dépenses encourues pour conduire la malle, et charges payées à la compagnie du chemin de fer de la rivière Hudson, (lesquelles devront être remboursées par les Etats-Unis	1084	43
	Total	3885	90

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(B. DANS LE RAPPORT NO. 4.)

COMPTE des sommes payées à l'acquit des comptes d'ouvriers, pour articles fournis pour le service postal en Canada, pour l'année expirée le 30 sep. 1859.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Rawdon, Wright & Cie	Timbres-poste pour lettres et journaux.....	238	69
Compagnie américaine pour la gravure de billets de banque	Gravure do do	1487	40
D. G. Berri	Timbres et sceaux pour le département des postes.....	1034	54
N. B. Bigelow et A. Hardy.....	do do do	10	50
Comp. des frappes de Boston	do do do	19	50
James Ellis.....	do do do	263	75
Levey Frères	Boîte à argent pour le département des postes	25	00
Charles Vale & Cie	Bornes-postes.....	567	00
Jacques & Hay.....	Réparation du mobilier du département des postes	38	63
Jacques & Hay.....	Jalousies, etc., pour fenêtres du bureau de poste de Toronto ..		
W. Ross & Co.....	Savon pour le département des postes	4	48
J. McGee.....	Ouvrage de ferblantier pour do	48	13
C. du Gas des Consommateurs, Tor..	Verres de couleur pour reverbères	88	50
J. E. Ellis.....	Réparer et régler les horloges	4	00
A. Hamilton.....	Peinturage et vitrage pour le département des postes	7	15
J. French.....	Menuiserie pour do	12	50
T. Curry.....	Clefs, etc., pour pupitres du do	1	75
H. Hayward.....	Lettrage de tablettes pour le bureau du comptable.....	7	30
Benjamin & Cie.....	Etoffe pour coussinets à étamper.....	6	92
S. Duplessis.....	Serrures, clefs, et rép. des bornes-fortes.....	25	50
J. H. Rodgers.....	Casquettes pour commis de malle	6	50
Rutherford & Saunders.....	do do	14	00
John Boyd.....	Réparer une presse à copier pour le b. de p. de Montréal	5	25
Gillard & Peacock.....	Menuiserie, etc., pour do.....	82	95
Ferrier & Cie.....	Ferronnerie pour do.....	2	20
T. M. Bryson.....	24 douzaines casseaux en ferblanc pour types.....	10	80
Thomas Jenking.....	Brosses pour nettoyer les types.....	8	85
Brouse & Cie	Ouvrage de menuisier et de plombier pour do.....	44	45
J. D. Bryce & Cie.....	Tapis pour le bureau de poste de Kingston.....	42	47
W. Wilson.....	do do do	83	69
Atelier d'ébénisterie du pénitencier..	Mobilier pour do	145	00
G. Howe	Peinturage, etc., do	59	15
Thomas Overrend	Casier pour le triage des malles anglaises	15	00
Freeland & Taylor.....	Savon pour le bureau de poste de Toronto	4	15
L. A. Carrier.....	Poêle carré pour le bureau de l'I. P.	10	00
W. Drum.....	Mobilier pour do.....	51	35
P. O'Neill.....	Natte pour do	1	50
G. Roberge.....	Tapis, etc., pour do	19	47
J. Belleau.....	Presse pour blancs de do	15	00
R. Smart.....	Chaise pour le char de la malle sur le c. de fer de Brock. à O.	2	00
N. H. Putnam.....	Réparer une étampe pour le bureau de poste de Dorchester ...	00	25
Copp & Brothers.....	Ouvrage de ferblantier pour le bureau de poste d'Hamilton ...	27	63
G. Harding.....	Ouvrage de plombier pour do.....	12	72
J. Miller.....	Vitrage et peinturage des croisées pour do	10	68
J. E. Toyne.....	Ventilateur pour do	2	87
H. & R. Young.....	Ouvrage de plombier pour do.....	6	50
Thomas Tindell.....	Ouvrage de menuisier pour do	15	60
A. Gagne.....	Boîte à lettres pour le bureau de poste de Kamouraska.....	7	00
S. Mucklestone & Cie.....	Huile, ficelle, etc., pour do de Kingston.....	13	48
J. Johnson.....	Nettoyer l'horloge du do do	00	62
G. Chown.....	Ouvrage de ferblantier pour do do	4	33
Milo & Rodger.....	Vitrer des boîtes à lettres pour do do	2	50
Noble & Lewis.....	Peinturer et vitrer le bureau de poste de London.....	2	25
C. Mearns.....	Coussinets à étamper pour do.....	1	75
A. Campbell.....	Ouvrage de menuisier pour do	6	73
J. G. Begg.....	Nettoyer et réparer l'horloge du do	2	50
S. A. Morrell	Savon, etc., pour do.....	3	75
J. Wood & Sons.....	Nettoyer et réparer l'horloge du bureau de poste de Montréal	3	25
Thomas Jenkins.....	Brosses pour do.....	4	00
Gillard & Peacock.....	Ouvrage de menuisier pour do.....	182	32
J. H. Evans.....	Tuyaux en pierre pour do	53	24
J. Gillespie	Ouvrage de menuisier pour do	5	50
Thos. Costen.....	Posage de sonnettes dans le do.....	3	00

COMPTES des sommes payées à l'acquit des comptes d'ouvriers, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
J. R. Vick	Réparer des Etampes pour le bureau de poste d'Owen Sound.	0	50
Wm. McLeod	Boîte à lettres pour la gare du chemin de fer de Perth.....	2	75
R. J. Shaw	Ficelle, etc., pour le bureau de poste de Québec	43	15
W. Wiggs	Ouvrage de menuisier pour do.....	282	24
John Robe.....	Ouvrage de ferblantier pour do.....	18	45
Steamer Bowmanville	Frais de transport d'un coffre de sûreté de Toronto pour do...	1	55
John Kempt	Ouvrage de maçon pour do.....	20	40
T. Andrews	Ouvrage de plombier et menuisier pour do.....	91	15
Charles McDonald	Réparer une fenêtre dans le do.....	1	30
J. B. Petitclerc	Ouvrage de peintre dans le bur. de l'I. P. agissant de Québec.	20	04
James Reilly	Enseigne pour le do do.....	2	50
B. Morin	Enseigne pour le M. de P. de St. Isidore, dans le trimestre de mars 1855	5	00
H. Shannon	Réparer une étampe pour le bureau de poste de Smithville....	0	13
G. Booth.....	Peinturage et vitrage dans le bureau de poste de Toronto ...	26	30
John Ellis	Réparer étampes et cachets pour do.....	4	00
James Ellis.....	Nettoyer et réparer les horloges do do.....	20	00
M. Hewitt	Pelle pour do.....	1	20
C. Vale et Cie.....	Réparer les fournaies à air chaud du do.....	42	22
McBain et Wetherall	Ouvrage de menuisier pour do.....	170	22
G. Harding.....	Ouvrage de plombier pour do.....	39	78
Ritchie et Harris	Réparer les fournaies pour do.....	17	65
Rice, Lewis et Fils.....	Balance, poids, etc., pour do.....	34	00
Piper et Frère	Ustensiles en ferblanc pour do.....	2	90
S. Sugden	Presse portative et types galvanisés pour do.....	30	00
Cumming et Wells.....	Ouvrage de plombier pour do.....	52	98
G. W. Drew.....	Brosses et paniers pour do.....	8	63
W. H. Holcomb	Enseigne pour le bureau de poste de Troy	6	00
	Total.....\$	5832	53

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(C.—DANS LE RAPPORT No. 4.)

COMPTE des sommes payées pour loyer et taxes par le département des postes en Canada, pour l'année expirée le 30 septembre 1859.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Comp. Métropol. du gaz et de l'eau...	Pour eau fournie au département des postes pendant onze mois.	55	00
Municipalité de Paris.....	Taxes sur le bureau de poste de Paris.....	22	40
W. & J. Carling.....	Loyer du bureau de poste de London.....	240	00
Corporation de Toronto.....	Payé pour l'arrosage des rues.....	14	40
Corporation de Kingston.....	Sept mois de loyer du bureau de poste.....	133	00
Aqueduc de Kingston.....	Pour eau fournie pendant neuf mois.....	11	50
Corporation de Kingston.....	Taxes sur le b. p. de Kingston, pour l'année expirée le 31 déc. 58	36	40
C. O'Reilly.....	Ramonage des cheminées du bureau de poste de London.....	0	75
Séminaire de St. Sulpice, Montréal.	Loyer du terrain du bureau de poste de Montréal.....	800	00
Aqueduc de Montréal.....	Pour eau fournie pendant douze mois.....	75	00
J. Dupuis.....	Ramonage des cheminées du do.....	5	70
Aqueduc de Québec.....	Pour eau fournie pendant douze mois au b. de p. de Québec..	120	00
Comp. Métropol. du gaz et de l'eau...	do do do do de Toronto..	80	00
Aylmer, Est.....	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.....	60	00
Barrie.....	do do do do.....	80	00
Belleville.....	do do do do.....	160	00
Berlin.....	do do do do.....	120	00
Bowmanville.....	do do do do.....	120	00
Brantford.....	do do do do.....	200	00
Brockville.....	do do do do.....	240	00
Chatham, W.....	do do do do.....	200	00
Clifton.....	do do do do.....	240	00
Cobourg.....	do do do do.....	200	00
Cornwall.....	do do do do.....	120	00
Dundas.....	do do do do au 30 juin '59.	90	00
Galt.....	do do do do au 30 sept. '59	160	00
Goderich.....	do do do do.....	80	00
Guelph.....	do do do do.....	200	00
Ingersoll.....	do \$5 en plus portées au créd. à être déd. sur le proch. cpt.	105	00
Niagara.....	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.....	120	00
Ottawa.....	do do do do.....	300	00
Owen Sound.....	do do do do.....	80	00
Paris.....	do do do do.....	160	00
Perth.....	do do do do.....	120	00
Peterboro'.....	do do do do.....	200	00
Picton.....	do do do do.....	80	00
Port Hope.....	do do do do.....	200	00
Port Sarnia.....	do do do do.....	120	00
Prescott.....	do do do do.....	200	00
Preston.....	do do do do.....	100	00
St. Catharines, W.....	do do do do.....	160	00
St. Hyacinthe.....	do do do do.....	80	00
St. Jean, E.....	do do do do.....	80	00
St. Thomas, W.....	do do do do.....	80	00
Sandwich.....	do do do do.....	80	00
Sherbrooke.....	do do do do.....	80	00
Simcoe.....	do do do do.....	80	00
Smith's Falls.....	do do do do.....	80	00
Stratford.....	do do do do.....	120	00
Trois Rivières.....	do do do do.....	120	00
Whitby.....	do do do do.....	120	00
William Henry.....	do do do do.....	80	00
Windsor.....	do do do do.....	80	00
Woodstock.....	do do do do.....	160	00
	Total.....	\$ 7049	15

SIDNEY SMITH,
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS LE RAPPORT No. 4.)

RAPPORT détaillé des sommes payées par le département pour papeterie, impressions et annonces, durant l'année expirée le 30 Septembre 1859.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Desbarats et Derbishire.....	Papeterie, etc., pour le département des postes.....	34	80
Thompson & Cie.....	do do do	515	44
Jas. Ralston.....	I copie de l'Encyclopédie de Commerce, pour le d. des p.	8	75
A. H. Wagner	Encre pour do	4	25
H. Rowsell	30 livres de comptes pour do	92	40
Buntin, Frère & Cie	Papier à envelopper pour do.....	16	60
J Taylor & Frère	do do do	10	50
John Smith	Supplément au Dictionnaire Impérial pour do.....	4	37
Sage & Fils	Carte des chemins de fer du Canada et des E. U. pour do.....	4	50
R. McGillivray	Carte de Québec pour do	4	50
R. Balmer.....	Carte du comté d'Halton pour do	6	00
J. Lovell	Pour impressions pour do	2934	94
Thompson & Cie.....	do do	9604	07
Gillespie & Robertson.....	do do	426	50
Peter Sinclair.....	Papeterie pou B. de l'I. de P. agissant, Québec	14	70
J. T. Brousseau	do do do	25	60
Weir & Dunn.....	Presse à copier pour do	17	15
C. Hill	Montage d'une mappe pour do	1	50
A. Buntin & Cie.....	Papeterie pour l'I. P., Montréal.....	79	85
R. A. Miller.....	do do	262	31
E. Pickup	do do	8	05
H. B. Martin	Montage de mappes pour do.....	6	75
B. Hill.....	do do	7	50
J. McGinnis.....	Mappe pour do	3	00
J. Duff	Papeterie pour l'I. P., Kingseon	90	99
T. W. Robison.....	do do	56	98
E. J. Barker.....	Impressions pour do.....	94	50
J. Rowlands.....	do do	108	15
Armstrong & Benedict.....	do do	57	88
G. Baker	Carte des comtés de Carleton et Russell, pour do.....	3	50
J. Bain	Papeterie, etc., pour l'I. P., Toronto	7	00
Maclear & Cie	Carte de la rive nord du lac Huron, etc., pour do.....	4	73
R. Lewis & Fils.....	Canifs pour do.....	3	65
Eastwood, Woodall & Fils.....	Papeterie pour do	77	10
R. McPhail	do do	251	84
L. Cohn	Files pour lettres pour do	21	50
J. B. Carter	Montage d'une carte pour do	2	75
Taylor & Wilson.....	Papeterie, I. P. London	81	97
J. Gilleau	do do do	118	61
Talbot & Foote.....	Impressions pour do.....	26	30
S. Foote	do do do	699	40
"Ayr Observer"	3 années d'abonnement, au 25 octobre 1857	7	50
Belleville "Independent"	1 do do au 24 février 1859	4	00
Brantford "Courier"	3 do do au 1er janvier 1860.....	12	00
Brantford "Expositor"	½ do do au 30 sep. 1859.....	1	50
Cayuga "Sentinel"	1 do do au 18 nov. Vol. 6.....	2	00
Cobourg "Star"	1 do do au 1er janvier 1859, et annonces.....	5	50
Dundas "Warder"	1 do do au mois d'août 1859	4	00
Guelph "Advertiser"	1 do do au 28 fév. 1857	2	50
Hamilton "Morning Banner".....	2 do et sept mois d'abonnement, au 15 déc. 1857.....	10	33
Hamilton "Spectator"	1½ an d'abonnement, au 1er janvier 1859 et annonces.....	20	40
Ingersoll "Chronicle"	2 do do au mois d'août 1859	5	00
Kingston "British Whig"	4 do do au 6 nov. 1859.....	24	00
London "Free Press"	2 do do au 5 mai 1859	12	00
London "Prototype".....	1 do do au 31 déc. 1859, et annonces.....	19	45
Merrickville "Chronicle".....	1 do do do do	4	00
Millbrook "Messenger".....	1 do do au 1er mai 1859.....	2	00
Montreal "Canada Bank Note Reporter"	1 do do au 1er octobre 1859	1	50
Montreal "Commercial Advertiser"	1 do do au 1er janvier 1859.....	5	00
Montreal "Gazette"	1 do do au 31 Déc. 1858.....	8	00
Montreal "L'Avenir".....	1 do do au 1er janvier 1858	1	50
Montreal "Pilot".....	1 do do au 1er déc. 1858	6	00

RAPPORT détaillé des sommes payées par le département, etc., pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Napanee "Reformer"	6 mois d'abonnement au 24 février 1858	1	25
Norfolk "Messenger"	2 do do au mois de sep. 1859, et annonces ..	15	30
Orono "Sun"	2 do do au 31 décembre 1858	5	00
Ottawa "Tribune"	Abonnement, etc., au 1er mai 1860	7	82
Ottawa "Union"	6 mois d'abonnement au 30 septembre 1859	3	00
Paris "Star"	2½ do do au 31 décembre 1859	6	25
Perth "British Standard"	1 do do au 18 juin 1859, et annonces	9	04
Preston "Observer"	1 do do au 26 juin 1859	2	00
Quebec "Mercury"	1 do do au 1er mai 1859, et annonces	8	90
Stanstead "Journal"	1 do do au 25 mars 1859, et annonces	4	80
Three Rivers "Inquirer"	1 do do au 3 décembre 1858	2	00
Toronto "Atlas"	Abonnement du 10 Juillet au 15 novembre 1858	2	08
Toronto "Colonist"	13½ mois d'abonnement au 15 novembre 1858	6	75
Toronto "Colonist and Atlas"	13½ do do au 1er janvier 1860	6	75
Toronto "Canadian Freeman"	1 année d'abonnement au 16 juillet 1859	2	50
Toronto "Merchant's Magazine"	1 do do au mois d'avril 1860	4	00
Toronto "Message"	1 do do to 17 octobre 1858	2	50
Toronto "Mirror"	Abonnement du 7 mai 1857 au 1er janvier 1860	6	45
Waterloo "German Canadian Far- mer's Friend"	1 année d'abonnement au No. 48, vol. 2	2	50
Whitby "Chronicle"	1 do do au 31 déc. 1859, et annonces	11	56
Windsor "Herald"	1 do do au mois de décembre 1858	2	00
Barrie "Advance"	Annonces	2	30
Beaverton "Weekly Post"	do	3	25
Belleville "Independent"	do	2	00
Belleville "Intelligencer"	do	8	50
Brant "Herald"	do	3	00
Brantford "Courier"	do	103	10
Brockville "Monitor"	do	8	40
Brockville "Recorder"	do	3	60
Caledonia "Sachem"	do	3	84
Cayuga "Sentinel"	do	4	40
Chatham "Planet"	do	2	88
Cobourg "Star"	do	3	30
Colborne "Transcript"	do	6	00
Dundas "Warder"	do	21	00
Fergus "Freeholder"	do	2	20
Galt "Reporter"	do	11	50
Ingersoll "Chronicle"	do	2	31
Kemptville "Progressionist"	do	14	22
Kingston "Commercial Advertiser"	do	5	04
Kingston "Herald and Advertiser"	do	8	00
Kingston "Daily News"	do	3	80
Kingston "Morning Herald"	do	6	25
Kingston "Whig"	do	5	04
Lindsay "Advocate"	do	3	00
London "Prototype"	do	16	20
Millbrook "Messenger"	do	3	40
Montreal "Commercial Advertiser"	do	25	70
Montreal "Gazette"	do	17	40
Montreal "L'Ordre"	do	3	41
Montreal "Herald"	Tableaux de l'arrivée et du départ des malles	6	00
Montreal "Pilot"	Annonces	17	64
Montreal "La Minerve"	do	11	87
Montreal "Temperance Advocate"	do	17	80
Niagara "Mail"	do	3	00
Omeme "Warder"	do	3	77
Orono "Sun"	do	5	00
Ottawa "Banner"	do	2	52
Ottawa "Citizen"	do	23	98
Ottawa "Tribune"	do	10	80
Owen Sound "Times"	do	5	06
Pembroke "Observer"	do	3	95
Perth "British Standard"	do	4	80
Peterboro' "Review"	do	2	10

DÉTAIL de toutes les dépenses du département pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Préscott "Messenger".....	Annonces	3	36
Préscott "Telegraph".....	do	1	80
Preston "Observer".....	do	4	86
Québec "Canadien"	do	11	80
Québec "Courrier du Canada".....	do	11	30
Québec "Colonist".....	do	4	60
Québec "Gazette".....	do	13	00
"Journal de Québec".....	do	18	00
Québec "Mercury".....	do	26	32
Québec "Military Gazette".....	do	4	50
Québec "Morning Chronicle".....	do	16	87
Renfrew "Journal".....	do	6	30
Richmond "County Advocate".....	do	4	00
St. Catharines "Journal".....	do	7	73
St. Hyacinthe "Courrier".....	do	7	50
St. Jean "News".....	do	4	80
St. Thomas "Despatch".....	do	2	60
Sandwich "Maple Leaf".....	do	9	10
Sarnia "Tribune".....	do	2	64
Stratford "Examiner"	do	13	65
Trois-Rivières "Inquirer".....	do	21	00
Trois-Rivières "L'Ere Nouvelle"...	do	25	40
Toronto "Atlas".....	do	2	42
Toronto "Colonist".....	do	60	30
Toronto "Leader".....	do et impressions.....	40	73
Toronto "Mirror".....	do	20	55
Toronto "Old Countryman".....	do	20	00
Toronto "Times".....	do	38	40
Victoria "Herald".....	do	3	00
Waterloo "Canadian Farmers' } Friend"..... }	do	4	00
Wellington "Mercury".....	do	1	70
Whitby "Chronicle".....	do	3	00
Whitby "Ontario Reporter".....	do	8	50
Windsor "Herald".....	do	2	20
Bureau de Poste d'Aberfoyle.....	Annonces de lettres non réclamées.....	0	50
do Ancaster.....	do do	13	97
do Aurora	do do	4	84
do Aylmer, Est.....	do do	4	91
do Aylmer, Ouest.....	do do	6	15
do Ayr.....	do do	8	28
do Baden	do do	6	15
do Barrie	do do	9	21
do Belleville	do do etc.	37	21
do Bentinck	do do	12	02
do Berlin	do do 4.....	13	08
do Bowmanville	do do	18	72
do Bradford	do do	11	31
do Brantford	do do etc.	24	70
do Bridgeport.....	do do	2	47
do Brighton.....	do do	3	29
do Brockville	do do etc.	33	69
do Burford	do do	1	17
do Carleton Place	do do	3	42
do Castleton.....	do do	3	88
do Cayuga	do do	1	82
do Chatham, Ouest....	do do	19	73
do Chippawa	do do	1	21
do Clarke.....	do do	5	54
do Cobourg	do do etc.	15	01
do Colborne.....	do do	10	15
do Collingwood	do do	4	80
do Cookstown	do do	3	97
do Culloden	do do	10	98
do Dereham	do do	12	59
do Dorchester	do do	3	13
do Drummondville, E.	do do	6	37
do Dunville	do do	10	21

DETAIL de toutes les dépenses du département pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Bureau de Poste d'Easton's Corners	Annonces de lettres non réclamées.....	2	03
do	Eden Mills..... do do	0	77
do	Elora do do	6	17
do	Enniskillen do do	5	34
do	Fergus do do	6	68
do	Freelton..... do do	2	25
do	Galt..... do do	14	52
do	Garafraxa..... do do	2	35
do	Goderich..... do do	8	54
do	Granby do do	0	50
do	Greensville do do	0	67
do	Grimsby... do do	0	50
do	Guelph do do	25	07
do	Hamilton do do etc.	208	44
do	do Papeterie	191	87
do	Hampton..... Annonces de lettres non réclamées.....	2	45
do	Hawksbury..... do do	3	60
do	Hawksville..... do do	5	21
do	Hespeler..... do do	5	53
do	Ingersoll..... do do etc.	37	12
do	Inkerman..... do do	0	50
do	Innisfil..... do do	0	96
do	Kemptville do do	10	68
do	Kingardine do do	7	93
do	Kingston do do etc.	81	56
do	do Papeterie	162	20
do	Komoka Annonces de lettres non réclamées.....	5	40
do	London..... do do etc.	155	86
do	do Papeterie	70	35
do	Maitland Annonces de lettres non réclamées.....	3	34
do	Manchester do do	2	42
do	Markham do do	4	30
do	Merrickville..... do do	14	02
do	Millbrook do do	11	25
do	Montréal... do do etc.	548	60
do	do Papeterie	577	04
do	Mount Elgin. Annonces de lettres non réclamées.....	4	62
do	Napance do do	19	52
do	Newburg..... do do	4	42
do	Newcastle do do	8	49
do	New Hamburg..... do do	7	39
do	Newmarket do do	4	81
do	Niagara..... do do	11	45
do	Oakville do do	0	84
do	Omeme do do	3	49
do	Orono do do	7	28
do	Ottawa do do etc.	54	52
do	Owen Sound do do etc.	19	82
do	Paris do do	27	69
do	Pembroke do do etc.	14	27
do	Perth..... do do etc.	35	55
do	Peterboro do do etc.	28	85
do	Petersburg..... do do	5	89
do	Phillipsburg, W.... do do	6	51
do	Picton..... do do	39	35
do	Plattsville do do	0	40
do	Port Dover..... do do	7	95
do	Port Hope..... do do	32	29
do	Port Perry..... do do	5	43
do	Port Sarnia do do	17	48
do	Port Stanley..... do do	0	77
do	Prescott do do	18	07
do	Preston do do	11	36
do	Princeton do do	14	39
do	Québec do do etc.	379	60
do	Québec Papeterie	542	27
do	Reach..... Annonces de lettres non réclamées.....	9	46
do	Richmond, Est..... do do	2	89

DÉTAILS de toutes les dépenses du département, pour l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom.		Détails.		Montant.	
					cts.
Bureau de poste de Richmond Hill.	Announces de lettres non-réclamées.....			8	73
do	Ste. Agathe.....	do	do	1	33
do	Ste. Catherine.....	do	do	49	83
do	St. Clément.....	do	do	4	41
do	St. Hyacinthe.....	do	do	18	82
do	St. Jacob.....	do	do	3	81
do	St. Jean, E.....	do	do	7	50
do	Ste. Marie, Bl'hard	do	do	18	99
do	St. Thomas, Ouest..	do	do	12	20
do	Sandwich.....	do	do	2	53
do	Saugeen.. ..	do	do	1	53
do	Seneca.....	do	do	8	47
do	Sheffield	do	do	1	87
do	Sherbrooke	do	do etc.	14	53
do	Simcoe	do	do	8	69
do	Smith's Falls.....	do	do etc.	40	60
do	South Zorra.....	do	do	2	14
do	Sparta.....	do	do	2	03
do	Stratford	do	do	17	87
do	Streetsville	do	do etc.	3	42
do	Tavistock.....	do	do	3	54
do	Thamesford.....	do	do	12	13
do	Thornhill	do	do	1	82
do	Thorold.....	do	do	11	97
do	Trois-Rivières	do	do etc.	77	74
do	Toronto	do	do etc.	477	30
do	Toronto.....	Papeterie		248	62
do	Union.....	Announces de lettres non réclamées.....		0	62
do	Vienna.	do	do	34	51
do	Vittoria.....	do	do	2	20
do	Warkworth	do	do	3	22
do	Waterloo	do	do	11	36
do	Weimar	do	do	0	60
do	Welland.....	do	do	1	41
do	Wellesly	do	do	7	05
do	West Flamboro...	do	do	7	87
do	West Woolvich ...	do	do	4	93
do	William Henry ...	do	do	5	53
do	Windsor.....	do	do etc.	36	58
do	Woodstock	do	do	25	90
Total.....				\$ 21978	59

SIDNEY SMITH,

Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

E. DANS LE RAPPORT NO. 4.

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom des bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Abbott's Corners.....	Maître de Poste	2	00
Abbottsford.....	do	6	00
Abercorn	do	2	00
Aberfoyle.....	do	2	00
Abingdon	do	2	00
Acton	do	3	00
Actonvale.....	do (Comptes non reçus)		
Adamsville	do	2	00
Adare	do	2	00
Addison	do	4	00
Adelaide	do	8	00
Admaston.....	do	2	00
Adolphustown.....	do	4	00
Agincourt.....	do	2	00
Alberton.....	do	2	00
Albion.....	do	4	00
Aldboro'	do	4	00
Aldershott	do	2	00
Alexandria.....	do	3	00
Alfred.....	do	2	00
Allanburg	do	3	00
Allan Park	do	2	00
Allan's Corners.....	do	4	00
Allendale	do (Du 1er Juin 1859)	0	67
Allisonville	do	2	00
Alliston	do (Du 1er Février, 1859)	1	33
Allumette Island.....	do	2	00
Alma.....	do	2	00
Almira	do	2	00
Almonte (ci-devant Ramsay).....	do	4	00
Alnwick	do (Fermé le 31 Mars, 1859)	1	00
Alton	do	2	00
Altona	do	2	00
Alvinston	do	2	00
Ameliasburg	do	2	00
Amherstburg	do	20	00
Amherst Island.....	do	2	00
Amiens.....	do	2	00
Ancaster.....	do	8	00
Ancienne Lorette.....	do	2	00
Angus	do	2	00
Antrim	do (Du 1er Février, 1859)	1	33
Appleby	do	2	00
Appleton	do	2	00
Apto	do	2	00
Argyle	do	2	00
Arkona.....	do	2	00
Arkwright	do	2	00
Arlington.....	do	2	00
Armitage	do (Du 1er Mai, 1859)	0	83
Arnprior.....	do	2	00
Artemesia.....	do	2	00
Arthabaska, Station d'.....	do (Du 1er Janvier, 1859)	1	50
Arthur	do	2	00
Arva	do	2	00
Ashburn	do (Du 1er Juillet, 1858, au 31 Mars, 1859. Comptes subséquent non reçus)	1	50
Ashburnham	do (Du 1er Janvier, 1859)	1	50
Ashfield	do (Fermé le 31 Octobre, 1858.)	0	17
Ashgrove	do	2	00
Ashton	do	4	00
Asphodel	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859—(Suite.)

Nom des bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Athelston	Maître de Poste.....	2	00
Atherly	do	2	00
Athlone	do	2	00
Athol	do	2	00
Auburn	do	2	00
Audley	do	2	00
Aughrim.....	do	2	00
Aultsville	do	4	00
Aurora	do	5	00
Avon	do	2	00
Avon Bank	do	2	00
Aylmer Est.....	do	16	00
Aylmer Ouest.....	do	6	00
Aylwin	do	2	00
Ayr	do	10	00
Ayton	do	2	00
Baby's Point.....	do	4	00
Babyville	do	2	00
Baden	do	2	00
Bagot	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé-		
	quents non reçus).....	1	50
Bagotville	do	2	00
Balderson.....	do	2	00
Baldwin	do (17 cts. de trop porté au crédit, sep. 1859)	2	00
Ballantrae	do	1	83
Ballinafad	do	2	00
Ballyeroy	do (Du 1er Juillet, 1858.).....	2	50
Ballynahinch.....	do	2	00
Balmoral	do (Du 1er Juillet, 1858.)	2	50
Balsam	do	2	00
Baltimore	do	2	00
Bandon	do	2	00
Barnett	do	2	00
Barnston.....	do	3	00
Barrie	do	12	00
Bartonville	do	2	00
Bath	do	12	00
Batiscan	do	2	00
Batiscan, pont de	do	4	00
Battersea	do	2	00
Bayfield	do	3	00
Bayham	do	8	00
Beachville	do	6	00
Beamsville.....	do	6	00
Bear Brook.....	do	2	00
Beauharnois.....	do	12	00
Beaumont.....	do	2	00
Beaufort	do	2	00
Beaverton.....	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subséquents		
	non reçus.)	7	50
Bécancour	do	4	00
Bedford.....	do	8	00
Belfast	do	2	00
Belford	do	2	00
Belfountain	do	2	00
Belle Rivière	do	2	00
Belleville.....	do	24	00
Bell Ewart.....	do	2	00
Bell's Corners.....	do	2	00
Belmont	do	2	00
Belmore	do	2	00
Belœil	do	4	00
Benmiller	do	2	00
Bennie's Corners.....	do	2	00
Bentinck.....	do	12	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de Poste	Bureau.	Montant.	
		\$	cts
Berkeley.....	Maître de Poste	2	00
Berlin.....	do	32	00
Berthier, en Bas.....	do	4	00
Berthier, en Haut.....	do	16	00
Bervie.....	do	2	00
Berwick	do	2	00
Bethany	do (Du 1er Mai 1859.)	0	83
Bewdley	do	2	00
Bie.....	do	2	00
Binbrook	do	2	00
Birkhall	do	2	00
Birmingham	do	2	00
Birr	do	2	00
Bishop's Mills.....	do	2	00
Black Creek.....	do	2	00
Blair	do	2	00
Blandford	do	2	00
Blessington	do	2	00
Bloomfield.....	do	3	00
Bloomsburg.....	do	2	00
Blythe.....	do	2	00
Blytheswood	do	2	00
Bobcaygeon	do	2	00
Bodmin.....	do	2	00
Bomanton	do	2	00
Bond Head.....	do	8	00
Bongard's Corners.....	do	2	00
Boscobel.....	do	2	00
Boston	do	2	00
Bothwell	do	2	00
Boucherville.....	do	2	00
Bourg Louis.....	do	2	00
Bowen	do	2	00
Bowmanville.....	do	12	00
Bowmore	do (Du 1er Juillet, 1859.)	5	00
Bradford	do	8	00
Brampton.....	do	8	00
Branchton	do	2	00
Brantford.....	do	40	00
Breslaw	do	2	00
Brewer's Mills.....	do	2	00
Brewster.....	do	2	00
Bridgenorty.....	do	2	00
Bridgeport	do (Au 31 Décembre, 1858. Comptes sub- séquents non reçus.)	0	50
Bridgewater.....	do (Du 1er Novembre, 1858.)	1	83
Brighton	do	24	00
Bristol	do	2	00
Britonville.....	do	2	00
Brock	do	2	00
Brockville	do	48	00
Brome.....	do	4	00
Bromemere	do	2	00
Brompton	do	2	00
Brompton Falls.....	do	6	00
Bronte	do	2	00
Brooke	do	2	00
Brooklin.....	do	6	00
Brooksdale.....	do (Du 1er Mai, 1859.).....	0	83
Brougham	do	3	00
Broughton	do	2	00
Brownsburg	do	2	00
Brownsville.....	do	2	00
Bruce	do	2	00
Brucefield.....	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Bruce Mines	Maître de Poste	8	00
Brudenell.....	do (Du 1er Septembre, 1859.).....	2	00
Brunswick	do	0	17
Buckhorn.....	do	2	00
Buckingham	do	6	00
Buckland	do (Du 1er Juillet, 1859.).....	0	50
Burford.....	do (Du 1er Juillet, 1858.)	15	00
Burgessville	do	2	00
Burnbrae	do	2	00
Burnstown.....	do	3	75
Burritt's Rapids	do	3	00
Bute	do	2	00
Buttonville.....	do	2	00
Buxton	do	2	00
Byron	do	2	00
Cacouna	do	4	00
Cæsarea	do	2	00
Cainsville	do	2	00
Caintown	do	2	00
Caistor	do	2	00
Caistorville.....	do	2	00
Calabogie	do	2	00
Caldwell	do	2	00
Caledon.....	do	2	00
Caledon East	do	2	00
Caledonia Flats.....	do	2	00
Caledonia Springs.....	do	4	00
Calumet Island.....	do	2	00
Camborne	do (Du 1er Novembre, 1858.)	1	83
Cambray	do	2	00
Camden, East.....	do	4	00
Campbellford	do	8	00
Campbell's Cross	do	2	00
Campbellville	do	2	00
Canboro'	do	6	00
Canestoga	do	2	00
Canfield.....	do	8	00
Cannifton	do (Du 31 Janvier, au 31 Décembre, 1858. Comptes subséquents non reçus.).....	2	00
Canning	do	2	00
Cannington	do	6	00
Canrobert	do	2	00
Cantley.....	do	2	00
Canton	do	2	00
Cape Cove	do	3	00
Cape Rich	do (Du 1er Juillet au 31 Décembre, 1858. Comptes subséquents non reçus.)	1	00
Cap St. Ignace.....	do	2	00
Cap Santé.....	do	8	00
Carillon	do	16	00
Carleton, (B. C.).....	do	16	00
Carleton Place.....	do	8	00
Carlingford	do	2	00
Carlisle	do	2	00
Carlow	do	2	00
Carlton West.....	do	2	00
Carluke	do	2	00
Carp	do	2	00
Carronbrook	do	2	00
Carthage	do	2	00
Cartwright.....	do	2	00
Cashel.....	do (Du 1er Juillet, 1858, au 30 Juin, 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	2	00
Cashmere	do	2	00
Casselman	do	2	00
Castlebar	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant	
		\$	cts.
Castleford	Maître de poste	4	00
Castlemore	do	2	00
Castleton	do	2	00
Cathcart	do	2	00
Caughnawga	do	2	00
Cavagnol	do	2	00
Cavan	do	4	00
Cayuga	do	12	00
Cedar Grove	do	2	00
Cedars	do	4	00
Centre Augusta	do	2	00
Centreville	do	3	00
Chambly	do	20	00
Champlain	do	2	00
Charlesbourg	(Comptes non reçus.)		
Charleston	do	2	00
Charleville	do	2	00
Châteauguay	(Du 1er Juillet, 1859.)	0	50
Châteauguay Basin (ci-devant Châteauguay)	do	6	00
Château Richer	do	8	00
Chatham Est	do	3	00
Chatham Ouest	do	48	00
Chatsworth	do	6	00
Chelsea	do	4	00
Cheltenham	do	4	00
Cherry Creek	do	2	00
Cherry Valley	do	2	00
Chertsey	do	2	00
Chester	do	2	00
Chesterfield	do	2	00
Chichester	do	2	00
Chicoutimi	do	2	00
Chippawa	do	12	00
Churchill	do	2	00
Churchville	do	4	00
Clachan	do	2	00
Claremont	do	2	00
Clarence	do	2	00
Clarenceville	do	4	00
Clarendon	do	2	00
Clarendon Centre	do	2	00
Clareview	do	2	00
Clarke	do	4	00
Claude	do	2	00
Clayton	do	2	00
Clear Creek	do	2	00
Clearville	do	2	00
Clifford	do	2	00
Clifton	do	120	00
Clinton	do	3	00
Clover Hill	do	2	00
Cloyne	(Du 1er Janvier, 1859.)	1	50
Clunas	do	2	00
Clyde	do	2	00
Coaticook	do	2	00
Cobden	do	2	00
Cobourg	do	48	00
Codrington	do	2	00
Colborne	do	10	00
Colchester	do	3	00
Coldsprings	do	2	00
Coldstream	do	2	00
Coldwater	do	2	50
Colebrook	(Du 1er Juillet, 1858.)	2	00
Coleraine	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Colinville	Maître de Poste	2	00
Collfield	do (Du 1er Août, 1859.)	0	33
Collingwood	do	20	00
Collin's Bay	do	2	00
Columbus	do	4	00
Comber	do	2	00
Comer's Mills	do	2	00
Compton	do	12	00
Concord	do	2	00
Consecon	do (Du 1er Juillet, 1858.)	5	00
Constance	do	2	00
Contrecoeur	do	2	00
Cookshire	do	2	00
Cookstown	do	5	00
Cooksville	do	8	00
Copetown	do	3	00
Cornwall	do	32	00
Corunna	do	4	00
Côteau du Lac	do	8	00
Côteau Landing	do	12	00
Côteau Station	do (Du 1er Juin, 1859.)	0	67
Côte des Neiges	do	2	00
Coventry	do	2	00
Covey Hill	do	2	00
Cowansville	do	8	00
Craighurst	do	2	00
Craig Leith	do	2	00
Cranbourne	do	2	00
Credit	do	8	00
Creek Bank	do	2	00
Creemore Mills	do	2	00
Cressy	do	2	00
Crinan	do (Du 1er Juillet, 1859.)	0	50
Cromarty	do	2	00
Crosshill	do	2	00
Crosspoint	do	2	00
Croton	do	2	00
Crowland	do	2	00
Croydon	do	2	00
Culloden	do	2	00
Cummins ville	do	4	00
Cumnoek	do	2	00
Curran	do	2	00
Daillebout	do	2	00
Dalesville	do	2	00
Dalhousie Mills	do	2	00
Dalston	do (Du 1er Mars, 1859.)	1	17
Danforth	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Danville	do	4	00
Dartford	do	2	00
Dawn Mills	do	2	00
Dealtown	do	2	00
De Cewsville	do	2	00
Delaware	do	16	00
Delhi	do	4	00
Delta	do	8	00
Demorestville	do	2	00
Deniston	do	2	00
De Ramsay	do	2	00
Dereham	do	4	00
Derry Ouest	do	2	00
Deschambault	do	2	00
Devizes	do (Du 1er Mars, 1859.)	1	17
Devon	do (Du 1er Avril, 1858.)	3	00
Dewittville	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Dexter	Maître de Poste	2	00
Dickinson's Landing.....	do	4	00
Dingle.....	do	2	00
Dixon's Corners.....	do	2	00
Donegal.....	do	2	00
Doon.....	do	2	00
Doran.....	do	2	00
Dorchester	do	2	00
Dorchester Station	do	2	00
Dorking.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Dougherty	do	2	00
Douglas.....	do	3	00
Douglstown	do	2	00
Downeyville	do (Du 1er Juillet, 1859.)	2	00
Drayton.....	do	2	00
Dresden.....	do	3	00
Drew's Mills.....	do	2	00
Drumbo	do	2	00
Drummondville, Est.....	do	6	00
Drummondville, Ouest	do	8	00
Duart.....	do	2	00
Dudswell	do	2	00
Dumblane.....	do	2	00
Dunany	do	2	00
Dunbar	do	2	00
Dunbarton	do	2	00
Dundalk	do	2	00
Dundas	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	12	00
Dundee	do	4	00
Dungannon.....	do	2	00
Dunham	do	6	00
Dunkeld	do	2	00
Dunnville	do	16	00
Durance.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Durham.....	do	3	00
Eardley	do	2	00
East Arthabaska.....	do	2	00
East Clifton.....	do	2	00
East Farnham.....	do	2	00
East Frampton.....	do	2	00
East Gleneig	do	2	00
East Hawkesbury.....	do	2	00
East Hereford.....	do	2	00
Easton's Corners.....	do	2	00
East Oro.....	do	2	00
East Williamsburg.....	do	4	00
Eastwood	do	2	00
Eaton.....	do	8	00
Eddystone.....	do	2	00
Eden	do	2	00
Eden Mills.....	do	3	00
Edgeworth	do	2	00
Edmonton.....	do	6	00
Edwardsburgh	do	4	00
Eganville	do	2	00
Eglington	do	2	00
Egmondville.....	do	2	00
Egremont	do	2	00
Elbe	do	2	00
Eldon.....	do	2	00
Elgin	do	2	00
Elginburg	do	2	00
Elginfield	do	2	00
Elizabethville	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de postes pour papeterie, durant l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Ellengowan	Maître de Poste		00
Ellesmere	do	2	00
Elmvale.....	do (Du 1er Juin, 1859.)	2	00
Elora	do	0	00
Embro'	do	16	00
Embrun	do (Du 1er Novembre, 1858.)	4	00
Ennis	do	1	00
Enniskillen	do	2	00
Enterprise	do	2	00
Epping	do (Du 1er Décembre, 1858.)	2	00
Epsom	do	1	00
Eramosa.....	do	2	00
Erin	do	2	00
Erinville	do	3	00
Eroll	do	2	00
Escott	do	4	00
Esquesing	do	2	00
Etobicoke	do	4	00
Euphrasia	do	6	00
Everton.....	do	2	00
Exeter	do	2	00
Fairview	do	2	00
Falkirk	do	2	00
Farmersville	do	2	00
Farmington.....	do	8	00
Farnham Centre.....	do	2	00
Fenelon Falls.....	do	2	00
Fenwick	do	2	00
Fergus	do	2	00
Ferguson's Falls	do	16	00
Fermoy.....	do	2	00
Feversham	do	2	00
Fingal	do	2	00
Fish Creek	do (Du 1er Juillet, 1858.)	4	00
Fitch Bay.....	do	2	00
Fitzalan	do	2	00
Fitzroy Harbor.....	do	2	00
Flinton	do (Du 1er Décembre, 1858.)	8	00
Florence	do	1	00
Fonthill.....	do	2	00
Forester's Falls	do	4	00
Forestville.....	do	2	00
Forfar	do	2	00
Fort Coulonge.....	do	2	00
Fort Erie.....	do	2	00
Fort William	do	6	00
Fournier	do	2	00
Fox River.....	do	2	00
Frampton	do	2	00
Frankford	do	3	00
Franktown.....	do	12	00
Frankville.....	do	2	00
Fredericksburg.....	do	8	00
Freelton.....	do	2	00
Freiburg.....	do	2	00
Frelighsburg.....	do	8	00
French Village.....	do	2	00
Frost Village	do	4	00
Fullarton	do	2	00
Fulton	do	2	00
Galt	do	24	00
Galway	do (Du 1er Avril, 1859.)	0	00
Gananoque	do	8	00
Galafraza	do	2	00
Garthby	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Bassin de Gaspé	Maître de Poste	16	00
Gentilly	do	12	00
Georgetown	do	4	00
Georgeville	do	4	00
Georgina	do (0.25 centins de trop porté au crédit et à être déduits sur le prochain compte.)	3	25
Gilbert's Mills	do	2	00
Glanford	do	4	00
Glanmire	do (Du 1er Décembre, 1858.)	1	67
Glanworth	do	2	00
Glenallan	do	4	00
Glencoe	do	2	00
Glenelg	do	4	00
Glenloyd	do	2	00
Glenlyon	do	2	00
Glen Morris	do	2	00
Glen William	do	2	00
Goble's Corners	do	2	00
Goderich	do	16	00
Golden Creek	do	2	00
Goodwood	do	2	00
Gore's Landing	do	2	00
Gormley	do	2	00
Gorrie	do	2	00
Gosfield	do	3	00
Gosport	do	2	00
Gould	do	2	00
Gourock	do	2	00
Gower Point	do	2	00
Grafton	do	6	00
Grahamsville	do	2	00
Granby	do	12	00
Grande Baie	do (Du 1er Janvier, 1857.)	5	50
Grande Grève	do	2	00
Grande Ligne	do	2	00
Grand River	do	2	00
Greenbank	do	2	00
Greenbush	do	2	00
Greenock	do	2	00
Green Point	do	2	00
Greensville	do	2	00
Greenwood	do	2	00
Grenville	do	16	00
Grey	do	2	00
Griersville	do	2	00
Grimsby	do	8	00
Grondines	do	2	00
Grovesend	do	2	00
Guelph	do	48	00
Guysboro'	do	2	00
Hagersville	do	3	00
Halifax	do	2	00
Halloway	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Ham	do	2	00
Hamburg	do	2	00
Hampton	do	2	00
Hannon	do	2	00
Hanover	do	2	00
Harlem	do	2	00
Harley	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Harold	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subséquents non reçus.)	1	50
Harpurhey	do	4	00
Harrietsville	do	2	00
Harrington Est	do	2	00
Harrington Ouest	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Harrisburg.....	Maître de Poste	12	00
Harriston	do	2	00
Harrow.....	do	2	00
Harrowsmith.....	do	2	00
Hartford.....	do	2	00
Harwich.....	do	2	00
Harwood.....	do	2	00
Hastings.....	do	2	00
Hatley.....	do	4	00
Havelock.....	do (Du 1er Janvier, 1859.)	1	50
Hawkesbury	do	12	00
Hawkestone.....	do	2	00
Hawkesville.....	do	2	00
Hay.....	do	3	00
Haysville.....	do	3	00
Hazledean.....	do (Du 1er Février, 1859.)	1	33
Headford.....	do	2	00
Headville.....	do	2	00
Hebron.....	do (Du 1er Mai, 1859.).....	0	83
Heckston	do	2	00
Heidelberg	do	2	00
Hemmingford.....	do	3	00
Henderson's Corners.....	do (Du 1er Avril au 31 Juillet, 1858.)	0	67
Henryville.....	do	8	00
Herdman's Corners.....	do	2	00
Hereford.....	do	2	00
Hespeler	do	2	00
Highland Creek.....	do (Au 31 Mars, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	1	00
Hillier	do	6	00
Hillsboro'	do	2	00
Hillsburgh	do	2	00
Hilton	do	2	00
Holland Landing	do	16	00
Hollen.....	do	2	00
Holyrood	do	2	00
Homer.....	do (Du 1er Mars, 1859.).....	0	83
Hopetown.....	do	2	00
Hornby	do	4	00
Horning's Mills.....	do	2	00
Houghton.....	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	3	00
Howick	do	2	00
Hubbell's Falls	do	2	00
Hull.....	do	4	00
Hullsville	do	2	00
Humber	do	2	00
Humberstone.....	do	2	00
Hunterstown.....	do	2	00
Huntingdon.....	do	10	00
Huntingville	do	2	00
Huntley.....	do	3	00
Huston.....	do	2	00
Hyde Park Corner.....	do (Du 1er Juillet, 1859.)	0	50
Indiana	do	6	00
Industry	do	3	00
Ingersoll.....	do	32	00
Inkermann.....	do	2	00
Innerkip	do	2	00
Innisfil	do	2	00
Innisville	do	2	00
Inverhuron.....	do	2	00
Invermay, (ci-devant Arran).....	do	4	00
Inverness.....	do	2	00
Iona	do	2	00
Iron Hill.....	do	2	00
Iroquois	do	6	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Islay	Maître de Poste	2	00
Isle aux Grues.....	do (Du 1er Juillet, 1858.)	2	50
Isle aux Noix	do	8	00
Isle Perrot.....	do	2	00
Isle Verte.....	do	8	00
Ivanhoe.....	do	2	00
Ivy	do	2	00
Jarratt's Corners.....	do	2	00
Jarvis.....	do	3	00
Jersey, Rivière Chaudière.....	do (Du 1er Juillet, 1858)	2	50
Jerseyville.....	do	2	00
Johnson.....	do	2	00
Johnson's Corners.....	do	2	00
Johnson's Mills.....	do	2	00
Johnville	do	2	00
Jordan	do	4	00
Kaladar	do (Au 31 Août, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	1	83
Kamouraska	do	8	00
Kars	do	2	00
Katesville.....	do	2	00
Keenansville.....	do (Du 1er Juillet, 1859.)	2	50
Keene	do	4	00
Keith.....	do	2	00
Kelvin.....	do	2	00
Kemptville.....	do	6	00
Kendall	do	2	00
Kenilworth	do	2	00
Kenmore	do	2	00
Kennebec Line.....	do	2	00
Kenyon	do	2	00
Kertch	do	2	00
Keswick	do	2	00
Kettleby Mills.....	do	2	00
Kilbride	do	4	00
Kildare	do (Au 31 Décembre, 1858. Comptes sub- séquents non reçus.)	0	00
Kilkenny.....	do	2	00
Killarney	do	2	00
Kilmanagh	do	2	00
Kilmarnock	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Kilsyth	do	2	00
Kinburn.....	do	2	00
Kincardine.....	do	4	00
King	do	4	00
Kingsey	do	4	00
Kingsey Falls.....	do	2	00
Kingston Mills.....	do	2	00
Kingsville	do	2	00
Kinkora	do	2	00
Kinloss'.....	do	2	00
Kinmount	do (Du 1er Mai, 1859.).....	0	00
Kinsale.....	do	2	00
Kintail	do	2	00
Kippen	do	2	00
Kirkton	do	2	00
Kirkwall	do	2	00
Klineburgh	do	2	00
Knowlton.....	do	2	00
Knowlton Falls.....	do	2	00
Komoka.....	do	2	00
La Baie.....	do	8	00
Labarre.....	do	2	00
La Beauce	do	6	00
L'Acadie.....	do	8	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Lachenaie	Maître de poste	2	00
Lachine	do	8	00
Lachute.....	do	6	00
Lacolle.....	do	3	00
Lafontaine	do	2	00
La Guerre.....	do	2	00
Lac Beauport.....	do (Du 1er Mai, 1859.).....	0	83
Lakefield.....	do	2	00
Lakeside	do	2	00
Lac Témiscouata.....	do	2	00
L'Amaroux.....	do	2	00
Lambeth.....	do	2	00
Lambton.....	do	2	00
Lanark	do	8	00
Lancaster.....	do (Du 1er Juillet, 1858, au 30 Juin, 1859. Comptes subséquents non reçus.)	18	00
Lance à Giles.....	do	2	00
Langside.....	do	2	00
Lanoraie	do (Du 1er Janvier, 1858.)	3	50
Lansdowne ..	do (Au 30 Juin, 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	1	50
La Pigeonnière.....	do	2	00
Laprairie.....	do	8	00
La Présentation.....	do	2	00
Largie.....	do	2	00
L'Assomption.....	do	10	00
Laterrière.....	do	2	00
Lattas Mills.....	do	2	00
Laval	do	2	00
Lavaltrie.....	do (Du 1er Octobre, 1856.)	6	00
L'Avenir	do	2	00
Lawrenceville	do	2	00
Leamington	do	2	00
Leaskdale	do	2	00
Leavens.....	do	2	00
Leeds	do	4	00
Le Foulon.....	do	2	00
Lefroy	do	2	00
Leith.....	do	2	00
Lemonville	do	2	00
Lenoxville.....	do	10	00
Lenox.....	do	2	00
L'Épiphanie	do	2	00
Les Éboulemens.....	do	2	00
Les Écureuils.....	do	2	00
Les Escoumains.....	do (Du 1er Juillet, 1859.)	2	50
Leskard.....	do	2	00
Lifford.....	do	2	00
Limehouse.....	do	2	00
Lime Lake.....	do (Du 1er Février, 1859.)	1	33
Lindsay	do	16	00
Linton	do	2	00
Linwood.....	do	2	00
Lippincott.....	do	2	00
Lisadel	do	2	00
Lisbon.....	do	2	00
L'Islet.....	do	4	00
Listowell	do	2	00
Litchfield.....	do	4	00
Little Britain.....	do	2	00
Petit Rideau	do	2	00
Lloydtown.....	do	4	00
Lobo.....	do	2	00
Lochaber.....	do	3	00
Lochiel.....	do	3	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de postes pour papeterie, durant l'année expirée le 30 Septembre 1859.—(Suite.)

Nom des Bureaux de Poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Lockton.....	Maître de Poste.....	2	00
Long Island Locks.....	do.....	2	00
Long Point.....	do.....	2	00
Longueuil.....	do.....	4	00
Longwood.....	do.....	2	00
Lonsdale.....	do.....	2	00
Lorette.....	do.....	2	00
L'Original.....	do.....	12	00
Lorraine.....	do.....	2	00
Losky.....	do.....	2	00
Lotbinière.....	do.....	3	00
Loughboro'.....	do.....	3	00
Low.....	do.....	2	00
Lower Ireland.....	do.....	2	00
Lowville.....	do.....	2	00
Lucan.....	do.....	2	00
Lunenburg.....	do.....	2	00
Luton.....	do.....	2	00
Lyn.....	do.....	4	00
Lynden.....	do.....	2	00
Lyndhurst.....	do.....	2	00
Lynedoch.....	do.....	2	00
Lyons.....	do.....	2	00
McDonald's Corners.....	do.....	2	00
McGillivray.....	do.....	4	00
Macnider.....	do (Du 1er Mai, 1859.).....	0	83
Macville.....	do.....	2	00
Maddington.....	do.....	2	00
Madoc.....	do.....	3	00
Magdalen Islands.....	do (Saison d'été.).....	1	16
Magog.....	do.....	2	00
Maidstone.....	do.....	2	00
Maitland.....	do.....	3	00
Malakoff.....	do.....	2	00
Mallorytown.....	do.....	2	00
Malta.....	do.....	2	00
Malton.....	do (Du 1er Juillet, 1858, au 30 Juin, 1859 Comptes subséquents non reçus.).....	8	00
Malvern.....	do.....	2	00
Manchester.....	do.....	2	00
Manilla.....	do.....	6	00
Manitowaning.....	do.....	2	00
Manningville.....	do.....	3	00
Mansfield.....	do.....	2	00
Manvers.....	do.....	2	00
Maple.....	do.....	2	00
Maple Grove.....	do.....	2	00
Mapleton.....	do.....	2	00
Mara.....	do.....	2	00
Marbleton.....	do.....	2	00
March.....	do.....	4	00
Marden.....	do (Du 1er Mars, 1859.).....	1	17
Markham.....	do.....	6	00
Marlow.....	do.....	2	00
Marmion.....	do (Du 1er Mars, 1859.).....	1	17
Marmora.....	do.....	2	00
Marshville.....	do.....	5	00
Martintown.....	do.....	4	00
Martinville.....	do.....	2	00
Marysville.....	do.....	2	00
Mascouche.....	do.....	2	00
Maskinongé.....	do.....	3	00
Massawippi.....	do.....	2	00
Matane.....	do.....	2	00
Mawcook.....	do (Du 1er Janvier, 1859.).....	1	50

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Mayfield	Maître de poste	2	00
Mayne.....	do	2	00
Meadowvale.....	do	2	00
Medonte	do	4	00
Melancthon	do	2	00
Melbourne.....	do	9	00
Melbourne Ridge.....	do	2	00
Melrose	do	2	00
Melville	do	2	00
Menie	do	2	00
Merrickville.....	do	10	00
Mersea.....	do	2	00
Merton	do (Au 1er Août, 1859.).....	1	83
Metis	do	5	50
Meyersburg.....	do (Du 1er Septembre, 1859.)	0	17
Middleville.....	do	2	00
Mile End.....	do	2	00
Milford.....	do	2	00
Milbank.....	do	2	00
Mill Brook.....	do	8	00
Mille Isles.....	do	2	00
Mille Roches, (ci-devant Moulinette.).....	do	4	00
Mille Vaches.....	do	2	00
Mill Grove.....	do	2	00
Mill Haven.....	do	2	00
Milliken	do (Du 1er Avril, 1859.).....	1	00
Milnesville	do	2	00
Milton Est	do	2	00
Milton Ouest.....	do	4	00
Mimico.....	do	2	00
Minden.....	do (Du 1er Juin, 1859.)	0	00
Mitchell	do	4	00
Mohawk.....	do	4	00
Moira	do	2	00
Molesworth	do	2	00
Monkton	do (Du 1er Décembre, 1858.)	1	67
Mono Centre.....	do	2	00
Mono Mills..	do	4	00
Montague	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Montcalm	do	2	00
Monte-Bello.....	do	2	00
Montmagny	do	8	00
Mont St. Hilaire.....	do	2	00
Montrose.....	do	2	00
Moore.....	do	6	00
Morgantown	do (Fermé le 31 Décembre, 1858.)	0	50
Morningdale Mills.....	do	2	00
Morpeth.....	do	8	00
Morrisbank	do	2	00
Morrisburg	do	6	00
Morrisdale	do	2	00
Morrison	do	3	00
Morton	do	2	00
Morven.....	do	3	00
Moscow	do	2	00
Mountain.....	do	2	00
Mount Albion.....	do	2	00
Mount Brydges.....	do	8	00
Mount Elgin.....	do	2	00
Mount Forest.....	do	2	00
Mount Healy	do	2	00
Mount Johnson	do	2	00
Mountjoy.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Mont Plaisant.....	do	2	00
Mont St. Louis.....	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Mount St. Patrick.....	Maître de Poste.....	2	00
Mount Vernon.....	do	2	00
Mount Webster.....	do	2	00
Muddy Branch, (ci-devant Migneault.).....	do	2	00
Mulmur.....	do	2	00
Muncey.....	do	2	00
Murray.....	do	4	00
Murray Bay.....	do	10	00
Murvale	do	2	00
Musselburg	do	2	00
Nairn	do	2	00
Nanticoke	do	2	00
Napanee.....	do	16	00
Napier.....	do	2	00
Napierville	do	3	00
Nashwood	do	2	00
Nassaggiweya	do	4	00
Nelson.....	do	16	00
Neustadt	do	2	00
New Aberdeen	do	2	00
Newark	do	2	00
Newbliss	do	2	00
Newboro'	do	4	00
Newburg	do	4	00
Newbury	do	12	00
New Carlisle.....	do	10	00
New Castle.....	do	8	00
New Dundee.....	do	2	00
New Durham	do	2	00
New Glasgow.....	do	8	00
New Hamburg.....	do	2	00
New Ireland.....	do	2	00
Newland	do	2	00
New Liverpool.....	do	4	00
New Lowell	do	2	00
New Market.....	do	6	00
Newport.....	do	2	00
New Richmond.....	do	2	00
Newry	do (Fermé le 30 Avril, 1859.)	1	17
New Sarum.....	do (Comptes non reçus.)	2	00
Newtown Robinson.....	do	2	00
Niagara.....	do	32	00
Nicolet.....	do	10	00
Nilestown	do	2	00
Nissouri	do	2	00
Nithburg	do	2	00
Nobleton	do	2	00
Norham	do	8	00
Normanby.....	do	2	00
Normandale	do	3	00
Normanton	do	2	00
North Adjala.....	do	2	00
North Augusta.....	do	3	00
North Douro	do	2	00
North Eldon.....	do	2	00
North Ely	do	2	00
North Georgetown	do	4	00
North Glanford.....	do	2	00
North Gower.....	do	2	00
North Lancaster.....	do	2	00
North Pelham	do	2	00
North Port	do	3	00
North Stanbridge	do	2	00
North Stukeley	do	2	00
North Sutton.....	do	2	00
North Wakefield	do (Du 1er Mai, 1859.).....	0	83

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
North Walsingham	Maître de Poste.....	2	00
North Williamsburg	do	2	00
Norton Creek.....	do	2	00
Norval	do	4	00
Norwich.....	do	6	00
Norwood.....	do	7	00
Notfield	do	2	00
Nottawa	do	2	00
Nottawasaga Station.....	do	2	00
Notre Dame du Portage.....	do	2	00
Oakland.....	do	8	00
Oak Ridges.....	do	2	00
Oakville.....	do	8	00
Oakwood	do	6	00
Oban.....	do	2	00
Odessa.....	do	4	00
Oil Springs.....	do (Du 1er Avril, 1859.)	1	00
Omagh	do	2	00
Omeme.....	do (Du 1er Juillet, 1858.)	5	00
Oneida.....	do	2	00
Onondaga	do	4	00
Onslow.....	do	2	00
Ontario	do	2	00
Orangeville.....	do	3	00
Orillia	do	6	00
Ormond	do	2	00
Ormstown	do	4	00
Oro	do	2	00
Orono.....	do	8	00
Orwell	do	3	00
Osborne	do	6	00
Osgoode	do	4	00
Oshawa	do	24	00
Osprey	do	2	00
Ospringe	do	2	00
Ossian	do (Du 1er Mars, 1859.).....	1	17
Ottawa, Cité d'.....	do	48	00
Ottawa, Vitrierie d'.....	do	2	00
Otterville.....	do	4	00
Ouiseau	do	2	00
Oungah.....	do	2	00
Owen Sound.....	do	16	00
Oxford Centre.....	do	2	00
Oxford Mills.....	do	2	00
Oznabruck Centre.....	do	2	00
Paisley.....	do	2	00
Pakenham.....	do	8	00
Palermo.....	do	6	00
Panmure	do	2	00
Papineauville.....	do	4	00
Paris	do	40	00
Parma	do	2	00
Paspebiac	do	2	00
Pefferlaw	do	2	00
Pelham Union	do	2	00
Pembroke	do	4	00
Penetanguishène	do	16	00
Peninsula-Gaspé	do	2	00
Penville.....	do	2	00
Percé	do	8	00
Perrytown.....	do	2	00
Perth	do	36	00
Petawawa	do (Du 1er Mai, 1859.).....	0	00
Peterboro'	do	24	00
Petersburg	do	10	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de postes pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Peveril	Maître de Poste	2	00
Philipsburg, Est.....	do	16	00
Philipsburg, Ouest.....	do	2	00
Philipsville	do	2	00
Pickering.....	do	8	00
Picton	do	20	00
Pierreville	do	3	00
Pigeon Hill.....	do	2	00
Pike River.....	do	6	00
Pine Orchard.....	do	2	00
Pine River.....	do	2	00
Pittsferry	do	2	00
Plantagenet	do	2	00
Plattsville.....	do	2	00
Playfair.....	do	2	00
Point Abino.....	do	2	00
Point Alexander.....	do	2	00
Pointe au Chêne.....	do	2	00
Pointe aux Anglais.....	do (Fermé pendant le trimestre expiré le 31 mars 1859.)	1	00
Pointe aux Trembles, en haut.....	do	2	00
Pointe aux Trembles, en bas.....	do	2	00
Pointe Claire.....	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.).....	0	00
Pointe du Lac.....	do	2	00
Pointe Fortune.....	do	2	00
Pointe Lévi.....	do	4	00
Pointe Lévi, Est.....	do	2	00
Pointe Platon	do	2	00
Pointe St. Pierre	do	16	00
Portage du Fort.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	10	00
Port Albert.....	do	2	00
Port au Persil.....	do	2	00
Port Bruce	do	2	00
Port Burwell.....	do	12	00
Port Colborne.....	do	4	00
Port Credit.....	do	2	00
Port Dalhousie.....	do	3	00
Port Daniel.....	do	2	00
Port Dover	do	12	00
Port Elmsley	do	2	00
Port Head.....	do	2	00
Port Hoover.....	do	2	00
Port Hope	do	32	00
Portland	do	2	00
Port Maitland.....	do	4	00
Port Nelson.....	do	2	00
Portneuf	do (Du 1er juillet 1858.).....	5	00
Port Perry	do	2	00
Port Robinson	do	12	00
Port Rowan	do	5	00
Port Royal.....	do	2	00
Port Ryerse.....	do	2	00
Port St. François.....	do (Du 1er janvier '56 au 30 juin 1858.) ...	7	00
Portsmouth	do	2	00
Port Sarnia.....	do	16	00
Port Stanley.....	do	12	00
Port Talbot.....	do	3	00
Prescott	do	24	00
Preston	do	20	00
Priceville.....	do	2	00
Princeton	do	3	00
Prospect	do	2	00
Proton.....	do	2	00
Puslinch	do	3	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Queensboro'	Maître de Poste	2	00
Queenston	do	80	00
Queensville	do	2	00
Raglan	do	2	00
Railton	do	2	00
Rainham	do	2	00
Rainham Centre	do	2	00
Rapides des Joachims	do	2	00
Ratho	do	2	00
Ravenswood	do	2	00
Rawdon	do	2	00
Reach	do	4	00
Reading	do	2	00
Rednersville	do	2	00
Reekie	do	2	00
Renfrew	do	8	00
Renton	do (Du 1er avril 1859.)	1	00
Repentigny	do	4	00
Riceburg	do (Du 1er décembre 1858.)	1	67
Riceville	do	2	00
Richmond, Est	do	12	00
Richmond, Ouest	do	6	00
Richmond Hill	do	10	00
Richview	do	2	00
Richwood	do	2	00
Ridgetown	do	2	00
Rigaud	do	4	00
Rimouski	do	7	00
Ringwood	do	2	00
Ripley	do	2	00
Rivière Beaudette	do	2	00
Rivière David	do	2	00
Rivière Désert	do	2	00
Rivière St. Louis	do	2	00
Riversdale	do	2	00
Rivière aux Canards	do	0	50
Rivière des Prairies	do (Du 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	1	00
Rivière du Loup, en bas	do	20	00
Rivière du Loup, en haut	do	6	00
Rivière Ouelle	do	4	00
Rivière des Trois Pistoles	do	2	00
Robinson	do	3	00
Roblin	do	2	00
Rochester	do	2	00
Rockford	do	2	00
Rockport	do	2	00
Rockton	do	4	00
Rockwood	do	2	00
Rodgerville	do	2	00
Rokeby	do (Du 1er avril 1859.)	1	00
Rolph	do	2	00
Romney	do	2	00
Rond'eau	do	8	00
Rosebank	do	2	00
Rosetta	do	2	00
Roseneath	do (Du 1er avril 1859.)	1	00
Roseville	do	2	00
Roslin	do	2	00
Ross	do	2	00
Rothsay	do	2	00
Rouge Hill	do	2	00
Rougemont	do	2	00
Rowan Mills	do	2	00
Roxborough	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Roxborough, Ouest.....	Maître de Poste	2	00
Roxton Falls.....	do	2	00
Ruisseau des Chênes.....	do	2	00
Runnymede.....	do	2	00
Russell	do	2	00
Russeltown.....	do	2	00
Ryckman's Corners.....	do	2	00
Ste. Adèle	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.)	0	50
St. Agatha.....	do	2	00
Ste. Agathe	do	2	00
St. Aimé.....	do	2	00
St. Alban	do	2	00
St. Alexandre, Iberville.....	do (Du 1er janvier 1858 au 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	2	50
St. Alexandre, Kamouraska	do	2	00
St. Alexis	do	2	00
St. Alphonse	do	2	00
St. Anaclet.....	do (Du 1er juillet 1859.).....	0	50
St. André	do	2	00
St. André Avelin	do	2	00
St. André, Est.....	do	6	00
St. André, Ouest.....	do (Du 1er juillet 1858.)	2	50
Ste. Angélique.....	do	2	00
Ste. Anicet.....	do	2	00
Ste. Anne, Bout de l'Isle.....	do	4	00
Ste. Anne de la Pérade.....	do	4	00
Ste. Anne des Monts	do	8	00
Ste. Anne des Plaines	do	2	00
Ste. Anne la Pocatière	do	4	00
Ste. Anns, Lincoln.....	do	2	00
St. Anselme	do	2	00
St. Antoine, Lotbinière.....	do	2	50
St. Antoine, Rivière Richelieu.....	do	2	00
St. Apollinaire.....	do (Du 1er juillet 1858.)	2	50
St. Arsène	do	2	00
St. Athanase	do	2	00
St. Aubert	do	2	00
St. Augustin, Portneuf.....	do	2	00
St. Augustin, Deux-Montagnes	do (Du 1er juillet 1858.)	2	50
St. Barnabé, Saint Maurice.....	do	2	00
St. Barnabé, Rivière Richelieu.....	do	3	00
St. Barthélemi.....	do	2	00
St. Bazile	do	2	00
St. Benoît.....	do	4	00
St. Bernard	do	2	00
Ste. Brigide	do (Du 1er juillet 1858 au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	2	00
St. Bruno	do	2	00
St. Casimir	do	2	00
Ste. Catherine, Est.....	do	2	00
St. Catharines, Ouest.....	do	32	00
St. Célestin.....	do	2	00
St. Césaire.....	do	4	00
St. Charles, Rivière Richelieu.....	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	3	00
St. Charles, Rivière Boyer.....	do	2	00
St. Christophe	do (Du 1er juillet 1858.).....	2	50
Ste. Claire	do	2	00
St. Clément.....	do	2	00
St. Clet	do	2	00
St. Colomban	do	2	00
St. Constant.....	do (Du 1er mai 1856.)	6	83
Ste. Croix	do	2	00
St. Cuthbert.....	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
St. Cyrille.....	Maître de Poste	2	00
St. Damase.....	do	2	00
St. David.....	do	2	00
St. Denis, Rivière Richelieu.....	do	4	00
St. Denis de la Bouteillerie.....	do (Du 1er avril 1858 au 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	2	00
St. Didace	do	2	00
St. Dominique	do	2	00
St. Edouard	do (Du 1er juillet 1858.)	2	50
Ste. Elizabeth	do	3	00
St. Eloi.....	do	2	00
St. Elzéar	do (Du 1er juillet 1858 au 31 août 1859.)	2	33
St. Ephrem d'Upton.....	do	2	00
St. Esprit	do	2	00
St. Etienne.....	do	2	00
St. Eustache.....	do	8	00
St. Evariste de Forsyth.....	do (Du 1er janvier 1859.).....	1	50
St. Fabien.....	do	2	00
Ste. Famille.....	do	2	00
St. Félix de Valois.....	do	2	00
St. Fidèle.....	do	2	00
Ste. Flavie,	do	2	00
St. Flavien.....	do (Du 1er mai 1859.).....	0	83
St. Foy	do (Du 1er avril 1858.)	3	00
St. Francis.....	do	3	00
St. François, Montmagny	do	2	00
St. François, Beauce	do	2	00
St. François, d'Orléans	do	2	00
St. Gabriel	do	2	00
Ste. Geneviève	do	2	00
St. George, Beauce.....	do	2	50
St. George, Brant.....	do	8	00
Ste. Gertrude	do	2	00
St. Gervais.....	do	2	00
St. Giles.....	do	4	00
St. Grégoire.....	do Au 1er mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	1	00
Ste. Hélène	do	2	00
Ste. Hélène de Bagot.....	do	2	00
St. Hélène.....	do	2	00
St. Hénédine	do	2	00
St. Henri	do	3	00
St. Hermas.....	do	4	00
St. Hilaire.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	20	00
St. Hubert.....	do (Du 1er mars 1859.).....	1	17
St. Hugues.....	do	2	00
St. Hyacinthe	do	20	00
St. Irénée.....	do	2	00
St. Isidore, Dorchester	do	2	00
St. Isidore, Laprairie.....	do	2	00
St. Ives	do	2	00
St. Jacob	do	2	00
St. Jacques.....	do	2	00
St. Jacques le Mineur	do	2	00
St. Janvier.....	do (Du 27 oct. 1857 au 31 dec. 1858. Comptes subséquents non reçus.)	2	33
St. Jean-Baptiste	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	1	50
St. Jean Chrysostôme, Châteauguay	do	2	00
St. Jean Chrysostôme, Lévi.....	do	2	00
St. Jean des Chaillons.....	do	2	00
St. Jean de Martha.....	do	2	00
St. Jean d'Orléans.....	do	2	00
St. Jean Port Joli	do	4	00
St. Jérôme.....	do (Comptes non reçus.).....		

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
St. Jean, Est.....	Maître de poste	40	00
St. Jean, Ouest	do (Au 31 juillet 1859.).....	1	67
St. Joseph	do	3	00
St. Joseph du Lac	do	2	00
St. Jude	do	2	00
Ste. Julie.....	do (Du 1er janvier au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.)	2	00
Ste. Julienne.....	do	2	00
St. Justin	do (Du 1er avril 1859.).....	1	00
St. Lambert, Lévi.....	do	2	00
St. Lambert, Montréal.....	do (Du 1er juin 1859.)	0	67
St. Laurent, d'Orléans.....	do	2	00
St. Laurent, Montréal.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	2	50
St. Lazare.....	do	2	00
St. Léon.....	do	2	00
St. Liguori.....	do (Comptes non reçus.).....	2	00
St. Lin	do	3	00
St. Louis de Gonzague	do	2	00
St. Luc	do	2	00
Ste. Luce	do (Du 1er juillet 1858 au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	2	00
St. Marc.....	do	2	00
St. Marcel	do	2	00
Ste. Marguerite	do	2	00
Ste. Marie de Monnoir	do	2	00
Ste. Marthe.....	do (Comptes non reçus.).....	5	00
St. Martin	do	4	00
Ste. Martine.....	do	4	00
St. Mary's, Blanshard.....	do	2	00
St. Mathias	do	2	00
St. Maurice	do	6	00
St. Michel	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	2	00
St. Modeste.....	do	2	00
Ste. Monique	do	2	00
St. Narcisse.....	do	2	00
St. Nicholas.....	do	2	00
St. Norbert	do	2	00
St. Onézime	do (Du 1er janvier 1859.).....	1	50
St. Ours	do	4	00
St. Pacôme	do	2	00
St. Paschal	do	4	00
St. Paul d'Industrie.....	do	2	00
St. Paul's Bay.....	do	8	00
St. Paul l'Hermitte.....	do (Au 1er mars 1859. Comptes subsé- quents non reçus.)	1	00
St. Philippe.....	do (Bureau fermé durant mai et juin '59.)..	1	67
Ste. Philomène.....	do	2	00
St. Pie.....	do	4	00
St. Pierre d'Orléans.....	do	2	00
St. Pierre Montmagny.....	do	2	00
St. Pierre les Becquets.....	do	3	00
St. Placide.....	do	2	00
St. Polycarpe	do	3	00
St. Prosper	do	2	90
St. Raphael	do	4	00
St. Raymond.....	do	2	00
St. Rémi	do	6	00
St. Robert.....	do	2	00
St. Roch des Aulnets.....	do	4	00
St. Roch l'Achigan	do	2	00
Ste. Rosalie	do	2	00
Ste. Rose.....	do	2	00
St. Sauveur.....	do	2	00
St. Sauveur de Québec.....	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Ste. Scholastique.....	Maître de poste	2	00
St. Sévère	do	2	00
St. Simon d'Yamaska	do	2	00
St. Simon de Rimouski	do	2	00
Ste. Sophie	do	2	00
St. Stanislas.....	do	2	00
St. Sulpice	do	2	00
St. Sylvestre	do	2	00
St. Sylvestre, Est.....	do	2	00
Ste. Thérèse.....	do	4	00
St. Thomas, Est.....	do	2	00
St. Thomas, Ouest.....	do	32	00
St. Timothée	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	1	50
St. Tite, (ci-devant St. Juste).....	do (Du 1er février 1859.)	1	33
St. Urbain	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	1	50
Ste. Ursule	do	2	00
St. Valentin.....	do	2	00
St. Vallier	do	4	00
Ste. Victoire	do	2	00
St. Vincent.....	do (Du 1er juillet 1858.)	7	00
St. Vincent de Paul	do	2	00
St. Zéphirin.....	do	2	00
St. Zotique.....	do	2	00
Salem	do	2	00
Salford	do	2	00
Sandfield.....	do	2	00
Sandhill.....	do	4	00
Sand Point.....	do	2	00
Sandwich	do	20	00
Sandy Beach.....	do (Du 1er août 1859.)	0	33
Saugeen	do	4	00
Sault au Récollet.....	do	2	00
Sault Ste. Marie.....	do	4	00
Sawyerville	do	2	00
Scarboro'	do	6	00
Scone	do	2	00
Scotch Block.....	do	2	00
Scotland	do	3	00
Sébastopol.....	do	3	50
Sebringville.....	do	2	00
Seeley's Bay.....	do	2	00
Selby.....	do	2	00
Selkirk	do	3	00
Seneca	do	8	00
Shakespeare	do	8	00
Shamrock	do (Du 1er août 1859.)	0	33
Shannonville	do	4	00
Shanty Bay.....	do	2	00
Shantz	do (Du 1er août 1859.)	0	23
Sharon	do	2	00
Shawenegan	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.).....	0	50
Sheffield	do	3	60
Shefford Mountain.....	do	2	00
Sherbrooke.....	do	32	00
Sheridan.....	do	2	00
Sherrington.....	do	2	00
Shipley	do	2	00
Silksville.....	do	2	00
Silver Creek.....	do	2	00
Silver Hill.....	do	2	00
Simcoe.....	do	32	00
Singhampton, (ci-devant Mortimer).....	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant	
		\$	cts.
Skye.....	Maître de poste (du 1er novembre 1858.).....	1	83
Sligo	do	2	00
Smithfield	do	2	00
Smith's Falls	do	32	00
Smithville, Hastings.....	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.).....	1	50
Smithville, Lincoln.....	do	8	00
Sombra	do	4	00
Somerset	do	10	00
Sonya	do	2	00
South Bolton.....	do	2	00
South Cayuga.....	do	2	00
South Douro.....	do	2	00
South Dummer.....	do	2	00
South Durham.....	do	2	00
South Elmsley.....	do	2	00
South Ely.....	do	2	00
South Finch	do	2	00
South Gloster.....	do	3	00
South Gower.....	do	3	00
South Granby.....	do	2	10
South Hinchinbrook.....	do	2	00
South March.....	do	2	00
South Monaghan.....	do	3	00
South Mountain	do	2	00
South Potton	do	2	00
South Quebec	do (Du 1er juillet 1858.).....	2	50
South Roxton	do	2	00
South Westmeath.....	do	2	00
South Zorra	do	2	00
Sparta	do	4	00
Spencer Cove.....	do (Du 1er janvier 1858.).....	7	00
Spencerville	do	1	00
Spooner Pond.....	do (Fermé.).....	2	00
Spring Arbour.....	do (Ouvert de nouveau le 1er février 1859.)..	1	33
Springford	do	2	00
Springville	do	2	00
Stafford	do	2	00
Stamford	do	2	00
Stanbridge, Est.....	do	8	00
Standon	do	2	00
Stanford	do	4	00
Stanley's Mills.....	do	4	00
Stanstead	do	24	00
Stevensville.....	do	2	00
Stirling	do	4	00
Stittsville	do (Fermé le 31 février 1859.)	0	67
Stoco	do	2	00
Stoneham	do	2	00
Stoney Creek.....	do	8	00
Stornoway	do	2	00
Storrington	do	2	00
Stottville	do	4	00
Stouffville	do	8	00
Strabane	do	2	00
Straffordville	do	2	00
Stratford	do	24	00
Strathburn	do	2	00
Strathroy	do	5	00
Streetsville	do	6	00
Stromness.....	do (Du 1er janvier 1859.).....	1	50
Stukeley	do	2	00
Sullivan.....	do	2	00
Summerstown.....	do	2	00
Summerville.....	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts
Sunnidale	Maître de poste.....	2	00
Sunnidale Station	do	3	00
Sutherland's Corners.....	do	2	00
Sutton	do	2	00
Sweaburg	do	2	00
Sweetsburgh.....	do	2	00
Switzerville.....	do	2	00
Sydenham Place.....	do	2	00
Sylvan	do	2	00
Tadousac	do	2	00
Talbotville Royal	do	2	00
Tamarack	do (Au 31 mars 1859.).....	1	00
Tamworth.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	2	50
Tanneries Ouest.....	do	2	00
Tapleystown.....	do	2	00
Tatlock	do	2	00
Taunton	do	2	00
Tavistock.....	do	2	00
Tecumseth.....	do	2	00
Teeswater.....	do	2	00
Telfer.....	do	2	00
Templeton.....	do	2	00
Teohauta.....	do	2	00
Terrebonne	do	3	00
Teviotdale.....	do	2	00
Thamesford	do	2	00
Thamesville	do	2	00
Thistleton	do	2	00
Thomasburg.....	do	2	00
Thornbury	do	2	00
Thorndale.....	do (Du 1er avril 1859.).....	1	00
Thornhill.....	do	6	00
Thornton.....	do	2	00
Thorold	do	20	00
Thorpville.....	do	2	00
Trois Rivières.....	do	36	00
Thurlow	do	2	00
Thurso	do	4	00
Tilbury Est.....	do	2	00
Toledo	do	4	00
Tottenham	do	2	00
Townsend Centre.....	do (Du 1er avril 1859.).....	1	00
Trafalgar.....	do	8	00
Treadwell	do (Ouvert de nouveau le 1er février 1859.)..	1	33
Trecastle.....	do	2	00
Trenholm.....	do (Du 1er juillet 1858.).....	2	50
Trenton	do	10	00
Tring	do	2	00
Trois Pistoles.....	do	2	00
Trois Saumons.....	do	2	00
Rivière à la truite.....	do	2	00
Trowbridge.....	do	2	00
Troy	do	2	00
Tullamore	do	8	00
Tuscarora.....	do	2	00
Tweed	do (Du 1er juillet 1858 au 31 mars 1859. Comptes subséquents non reçus.)	1	50
Tyrconnell	do	2	00
Tyrone	do	2	00
Union.....	do	2	00
Unionville	do	2	00
Upton.....	do	2	00
Utica	do	2	00
Uxbridge.....	do	4	00
Valcartier	do	2	00
Valleyfield	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes détaillées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Valleyfield.....	Maître de Poste (fermé).....	0	91
Vankleek Hill.....	do	8	00
Varenes	do (Du 1er juillet, 1858.).....	2	50
Varna.....	do	2	00
Vaudreuil	do	4	00
Verchères	do	2	00
Vernonville.....	do	2	00
Verona	do (Cu 1er janvier 1859.)	1	50
Victoria Corners.....	do	2	00
Victoria Square.....	do	2	00
Vienna.....	do	8	00
Villanova.....	do	2	00
Vittoria	do	8	00
Vroomanton	do	2	00
Wainfleet Centre.....	do (Fermé le 30 décembre 1858.)	0	50
Wakefield	do	2	00
Walkerton.....	do	8	00
Wallace	do (Au 31 décembre 1858. Comptes sub- séquents non reçus.)	0	00
Wallaceburg.....	do	3	00
Wallacetown.....	do	2	00
Walmer	do	2	00
Wasingham	do	3	00
Walter's Falls.....	do	2	00
Walstead	do (Du 1er août 1859.).....	0	33
Wandsville.....	do	16	00
Warrkworth.....	do	2	00
Warner.....	do	2	00
Warrington.....	do (Du 1er mai 1859.)	0	83
Warsaw	do	2	00
Warwick, C. E.....	do	4	00
Warwick, C. O.....	do	4	00
Washington	do	2	00
Waterdown	do	4	00
Waterford.....	do	8	00
Waterloo, C. E.....	do	8	00
Waterloo, C. O	do	6	00
Waterloo, Kingston	do	2	00
Waterville	do	4	00
Watford.....	do	2	00
Watson's Corners.....	do	2	00
Waverley	do	2	00
Weedon	do	2	00
Weimar	do	2	00
Welland.....	do	3	00
Welland Port.....	do	4	00
Wellesley.....	do	2	00
Wellington	do	6	00
Wellington Square	do	8	00
Wellman's Corners.....	do (Comptes non reçus.).....	.....	.....
West Arran.....	do	2	00
West Bolton.....	do	2	00
West Brome.....	do	2	00
Westbury	do	2	00
West Essa.....	do	2	00
West Farnham.....	do	2	00
Westfield	do	2	00
West Flamboro'	do	4	00
West Huntingdon.....	do	2	00
West Huntley.....	do	2	00
West McGillivray.....	do	2	00
Westmeath.....	do	3	00
Weston.....	do	2	50
West Osgoode.....	do	2	00
Westover.....	do	2	00

RAPPORT détaillé des sommes allouées aux maîtres de poste pour papeterie, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom des bureaux de poste.	Bureau.	Montant.	
		\$	cts.
Westport	Maître de Poste	3	00
West's Corners	do	2	00
West Shefford.....	do	2	00
West Winchester.....	do	2	00
West Woolwich.....	do	2	00
Whitby	do	24	00
White Hall	do (Fermé le 31 octobre 1858.)	0	17
White Lake	do	2	00
Whitfield	do	2	00
Wick	do	2	00
Widder.....	do	2	00
Wilkesport	do	2	00
William Henry.....	do	20	00
Williams	do	2	00
Williamstown	do	4	00
Williscroft.....	do	2	00
Willocks	do	2	00
Willowdale	do	2	00
Wilton	do	2	00
Winchester	do (Au 31 décembre 1858. Comptes subséquents non reçus.)	0	50
Windham Centre.....	do	2	00
Windsor.....	do	32	00
Windsor Mills.....	do	2	00
Winfield	do (Du 1er mars 1859.)	1	17
Winterbourne, (ci-devant Woolwich)	do	2	00
Wisbeach.....	do	8	00
Woburn	do	2	00
Wolfe Island.....	do	3	00
Wolfstown.....	do	2	00
Wolverton.....	do	2	00
Woodbridge	do	5	00
Woodburn	do	2	00
Woodford	do	2	00
Woodside	do	2	00
Woodslee	do	2	00
Woodstock	do	24	00
Woodville.....	do	2	00
Wooler	do	2	00
Wotton	do	2	00
Wroxeter	do	2	00
Wyoming	do	2	00
Yamachiche	do	6	00
Yamaska	do	10	00
Yorker.....	do (Du 1er mars 1859.)	1	17
York.....	do	4	00
York Mills.....	do	5	00
Yerkville	do (Au 30 juin 1859. Comptes subséquents non reçus.)	3	00
Zetland	do	2	00
Zimmerman	do	2	00
Zurich.....	do	2	00
Total.....		6237	1

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(F. DANS LE RAPPORT No. 4.)

COMPTES des sommes payées pour combustible et éclairage, pour le département des postes en Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Comp. des consommateurs de gaz ...	Gaz pour le département des postes.....	55	05
A. Anderson	Bois de chauffage pour le département des postes	24	75
T. Carroll.....	do do do	36	12
A. Taylor.....	do do do	34	00
G. H. Wyatt.....	do do do	33	75
T. Patterson	do do do	10	00
H. Sintzenich	do do do	20	00
Jacques et Hay	do do do	3	00
P. McCormick.....	do do do	6	40
S. Carty.....	Chandelles do do	8	40
P. Barnett.....	Chand. de bal. pour l'us. des com. de malle, div. de Montréal	23	20
T. M. Bryson	do do do	14	35
E. Maitland, Tylee et Cie.....	do do do et pour le b. l'insp. des P.	17	75
J. et C. Thompson	Chandelles, etc., pour le bur. de l'insp. des P., Toronto	4	42
J. G. Beard et Cie	Charbons pour le bnr. de l'insp, des postes, Montréal.....	120	00
Compagnie du gaz d'Hamilton.....	Gaz pour le bureau de poste de Hamilton.....	332	35
do do	Coke do	21	77
E. Brown.....	Charbon do	303	50
J. Howard	Bois de chauffage do	50	38
Compagnie du gaz de Kingston	Gaz pour le bureau de poste de Kingston.....	148	75
do do	Charbon do	43	75
G. M. Kinghorn.....	do do	41	55
N. Keating	Bois de chauffage do	6	67
R. Scobell.....	do do	14	25
M. Joyce	do do	10	00
J. O'Neill.....	do do	23	70
P. Glen	do do	10	00
Compagnie du gaz de London.....	Gaz pour le bureau de poste de London.....	95	20
E. H. Rogers.....	Réparations d'appareils à gaz.....	2	75
S. A. Moule.....	Huile et chandelles, etc. do	13	10
F. Smith	do do	20	50
W. Backwell	Bois de chauffage do	40	00
G. Hebden.....	Scier le bois pour do	15	00
Nouv. comp. de gaz de cité	Gaz pour le bureau de poste de Montréal	759	93
J. Levy.....	Bois chauffage do	635	00
Evans frères	do do	85	50
J. G. Beard et Cie	do do	440	55
C. Laviolette.....	Scier le bois pour do	66	50
Compagnie du gaz de Québec	Gaz pour le bureau de poste de Québec.....	129	50
T. Andrews	Réparations d'appareils de gaz, etc	6	10
J. Whitehead	Chandelles do	13	24
W. Rusk	Bois de chauffage do	289	00
R. G. Patton.....	Charbon do	15	50
J. Vadeboncœur.....	Scier le bois pour do	49	27
P. Vaillancour	do do	61	20
Compagnie du gaz de Toronto.....	Gaz pour le bureau de poste de Toronto	711	34
do do do	Appareils de gaz, etc, do	23	65
W. J. Williamson.....	Becs à gaz do	28	00
G. H. Wyatt	Charbon do	556	15
G. G. Wyatt	Bois de chauffage do	87	00
J. G. Beard	Charbon do	10	00
	Total	5572	04

SIDNEY SMITH,

Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(G. DANS LE RAPPORT No. 4.)

COMPTE des sommes payées pour dépenses diverses à compte du département des postes en Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
J. Hinifin	Gages des serviteurs, département des postes.....	72	00
E. Ashworth.....	Dépenses incidentes do.....	405	09
J. S. Freer.....	do do do Montréal.....	260	50
J. Dewe.....	do do do Toronto.....	12	08
G. E. Griffin.....	do do do London.....	88	38
M. Sweetnam.....	do do do Kingston.....	1	92
W. G. Sheppard.....	do do do Québec.....	22	70
E. Ritchie.....	do do do Hamilton.....	1	25
R. Deacon.....	do do do Kingston.....	62	26
L. Lawless.....	do do do London.....	28	83
J. B. Meilleur.....	do do do Montréal.....	51	85
J. Sewell.....	do do do Québec.....	81	80
J. Leslie.....	do do do Toronto.....	136	29
Comp. de télégraphe, Montréal.....	Messages au et du département des postes.....	190	30
do do	do do do inspecteurs, Montréal C. E..	220	07
do do	do do do Kingston.....	67	12
do do	do do do Toronto.....	68	72
do do	do do do London.....	98	90
do do	do do do maitr. de post., Brantford..	3	26
do do	do do do Hamilton.....	28	33
do do	do do do Trois-Rivières.....	4	89
do do	do do do Wellington Square.....	2	50
do do	do do do Windsor.....	1	38
Libraires et autres	Commission sur la vente de timbres-postes.....	2799	92
J. Wells, architecte	Services professionnels, dép. des postes, Montréal.....	13	00
W. H. Pettes.....	Plan des boîtes et tables pour assortir dans le bureau de poste de Buffalo.....	10	00
W. Weir.....	Frais de voyage de Barrie à Toronto, aller et retour, pour témoigner dans une affaire de soustraction d'argent d'une lettre	5	00
T. Crindle.....	Frais de voyage d'un témoin de Sunnidale à Barrie, à l'égard d'un vol d'argent, que renfermait une lettre.....	2	00
Harris frères	Frais de voyage se rattachant à l'achat du lot de bureau de poste, London.....	44	25
J. E. McCartney.....	Louage de voiture jusqu'au chemin de Brantford, pour aller prendre charge des malles le jour après le vol.....	1	50
J. Chase.....	Frais de voyage jusqu'à Buffalo à la poursuite de personnes soupçonnées d'avoir volé la malle sur le chemin de Brantford.....	10	00
M. Sweetnam.....	Frais encourus pour appréhender H. Guest, qui a commis un vol dans le bureau de poste de Bath.....	36	50
D. Spillane.....	Louage de voiture pour aller à Guelph au département du télégraphe chercher une clef de malle.....	1	25
T. Caldwell	Lit et literie pour le commis de nuit, b. de poste de London..	25	00
J. B. Burean	Dépenses encourues pour assister à l'enquête relative à la soustraction de lettres d'argent du b. de p. de Québec..	10	00
P. Ford.....	Services rendus comme agent de police secrète dans l'affaire ci-dessus	47	62
A. Sewell.....	Plan du bureau de poste de Québec	20	00
H. C. Sheppard.....	Copie du do	2	00
J. J. Fox, maître de poste, Iles de la Magdeleine.....	Payé au m. de p. de Pictou le montant du port britannique non payé et porté à son compte par le département général des postes d'Halifax.....	1	61
Compagnie d'assurance occidentale..	Prime d'assurance sur l'ameublement, etc, du bureau de poste de Montréal, pour une année.....	11	00
do contre le feu de Londres	Prime d'assurance sur la propriété du b. de p., Montréal, jusqu'au 27 juin 1860.....	16	00
do Liverpool et Londres..	Renouvellement de police d'assurance de l'hôtel des postes, Montréal, jusqu'au 11 février 1860.....	65	00
do Britan. Américaine.....	do do do jusqu'au 11 février 1860..	65	00

COMPTE des sommes payées pour dépenses diverses à compte du département des postes en Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
Compagnie d'assurance britannique américaine	Renouvellement de la police d'assurance de l'hôtel des postes, Toronto, jusqu'au 21 février 1860	62	50
do Occidental.....	do do do jusqu'au 16 mars 1860	25	00
do Phoenix	Assurance do do Kingston, jusqu'au 7 février 1860.....	40	00
do Royale	do do do do jusqu'au 7 février 1860.....	40	00
	Total.....	\$ 5264	57

SIDNEY SMITH,

Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

RAPPORT, No. 5.

Rapport de tous les contrats passés pour le transport des malles dans la province du Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859, —indiquant pour chaque contrat la date et le temps de sa durée,— le nom de l'entrepreneur,—les routes comprises dans le contrat, avec l'étendue de chacune d'elles,—l'heure de l'arrivée et du départ à l'extrémité de chaque route,—le mode de transport et le prix stipulé devant être payé par le département.

RAPPORT

RAPPORT de tous les contrats passés pour le transport des malles dans la province du Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859,—indiquant pour chaque contrat la date et le temps de sa durée,—le nom de l'entrepreneur,—les routes comprises dans le contrat, avec l'étendue de chacune d'elles,—l'heure de l'arrivée et du départ à l'extrémité de chaque route—le mode de transport et le prix stipulé devant être payé par le département.

DIVISION DE

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DEPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Amiens	Lobo	Martha Walker	6	2	Mercredi et samedi	9 a. m.
Amiens	Lobo	J. Collier	6	2	Mercredi et samedi	11 a. m.
Ancaster	Hamilton	John Duffy	7	6	Mercredi et samedi	9 a. m.
Bayfield	Errol	Wm. Church	60	1	Mercredi et samedi	11 a. m.
Bayfield	Hillsboro'	George Castle	45	1	Quotidiennement	12 15 p. m.
Beachville	Embro	J. McKay	7	6	Quotidiennement	10 30 a. m.
Beachville	Stat. de chem. de fer	Wm. Hook, jun.	1/2	tel	Mardi	8 a. m.
Beachville	Embro		7	6	Mercredi	Midi
Embro	Stratford	J. McKay	16	2	Lundi	9 a. m.
Belfast	Dungannon	A. McDonagh	18	2	Mardi	2 p. m.
Belmont	London	John Prowse	13	3	Mardi, jeudi et samedi	8 a. m.
Binbrook	Stoney Creek	R. Roddick	12	2	Mardi, jeudi et samedi	2 p. m.
Blytheswood	Leamington	R. June	5	2	Mercredi et samedi	8 a. m.
Brantford	Stat. de c. de f. Paris	R. Palmer	7	6	Mercredi et samedi	Midi
Brownsville	Ingersoll	Edwin Doty	18	3	Lundi et vendredi	10 a. m.
Brownsville	Ingersoll	Edwin Doty	18	3	Mardi et samedi	10 a. m.
Byron	London	James Fitzgerald	4 1/2	2	Mercredi et samedi	2 p. m.
Clachan	Crinan	J. Marchbank	5	1	Mercredi et samedi	Midi
Cayuga	Jarvis	C. W. Shannon	14	2	Mardi	9 a. m.
Cayuga	Seneca	E Evans	11	6	Mercredi et samedi	11 a. m.
Chatham	Oungah	Steppen Kinney	7	2	Mercredi et samedi	1 p. m.
Dereham	Stat. de c. de f. Paris	Wm. Stroud	41	6	Quotidiennement	1 p. m.
Détroit	Windsor		1	1	Quotidiennement	4 a. m.
Windsor	Stat. de chem. de fer	A. H. Wagner	1/2	au besoin	Quotidiennement, en con.	avec les
Devizes	Elginfield	Reuben Bisbee	8	1	Lundi, mercredi et vendredi	1 p. m.
Eastwood	Woodstock, ou		4 1/2	6	Lundi, mercredi et vendredi	7 a. m.
Eastwood	Stat. de chem. de fer	Vansittart et Cie.	1/2	12	Lundi, mercredi et vendredi	1 p. m.
Eastwood	Woodstock		4 1/2	6	Mercredi et samedi	2 p. m.
Eastwood	Stat. de chem. de fer	George Arkell	1/2	12	Mercredi et samedi	9 50 a. m.

No. 5.

Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859,—indiquant pour chaque contrat la date et le temps de sa durée,—le nom de l'entrepreneur,—les routes comprises dans le contrat, avec l'étendue de chacune d'elles,—l'heure de l'arrivée et du départ à l'extrémité de chaque route—le mode de transport et le prix stipulé devant être payé par le département.

LONDON.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi et samedi	12 30 p. m.	A chevel, ou autrement.	\$ 60 00	1er janvier 1859	31 mars 1859.
Mercredi et samedi	10 30 a. m.	do do	100 00	1er mars 1859	Quatre ans.
Mercredi et samedi	12 30 a. m.	do do	195 62	1er janvier 1859	do
Mercredi et samedi	10 30 a. m.	Voiture à 1 ou 2 chevaux	400 00	1er février 1859	Six mois.
Quotidiennement	Midi	A cheval, ou autrement.	225 00	1er août 1859	Quatre ans.
Quotidiennement	1 45 p. m.	do do	250 00	1er octobre	Un an.
Quotidiennement	2 p. m.	Buggy ou sleigh, tel que	0 12 p. v.	1er janvier 1859	Quatre ans.
Quotidiennement	2 p. m.	A la main ou autrement.	400 00	1er avril 1859	do
Quotidiennement	Midi	Buggy ou sleigh	104 00	do	Un an.
Quotidiennement	5 p. m.	do do	149 00	do	Quatre ans.
Quotidiennement	6 p. m.	do buggy ou sleigh	76 00	1er octobre 1858	do
Quotidiennement	6 p. m.	do ou autrement.	50 00	1er août 1858	do
Quotidiennement	1 p. m.	do	1 50 p. v.	7 février 1859	6 avril 1859.
Mardi et samedi	1 p. m.	Buggy	380 00	15 janvier 1859	31 mars 1859.
Mercredi et samedi	7 p. m.	do waggon ou sleigh	480 00	1er avril 1859	Un an.
Mercredi et samedi	1 p. m.	do do do	49 00	1er janvier 1859	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi	5 p. m.	A cheval ou autrement.	52 00	1er juillet 1850	do
Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.	do do	149 00	1er août 1859	do
Mercredi et samedi	3 p. m.	do	310 00	1er sept. 1859	do
Mercredi et samedi	11 a. m.	Buggy ou sleigh	100 00	1er juillet 1859	Trois ans.
Mardi, jeudi et samedi	2 p. m.	A cheval, ou autrement.	1340 00	do	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.	Waggon ou sleigh à 1 ou 2 chevaux.	16 p. mois	1er mars 1859	[des postes. A l'option du M. G.]
Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.	Par steamer, etc.	40 00	do	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.	A cheval	120 00	8 déc. 1858	31 janvier 1859.
Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.	do	60 00	1er fév. 1859	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.	do	120 00		
Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.	do	60 00		

RAPPORT No. 5.—Etat des nouveaux contrats pour la division de London,

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Ennis	Oban	Charles Little	10	1	Samedi	8 a. m.
Ennis	Oban	Charles Little	10	1	Samedi	1 p. m.
Fairview	Stratford	J. Armstrong	6½	3	Samedi	8 a. m.
Fish Creek	St. Mary's	James McKay	6½	2	Samedi	1 p. m.
Fish Creek	St. Mary's	John Bell	6½	2	Lundi, Mercredi, Vendredi	10 a. m.
Fort Erié	Anc. station de ch. f. ou nouv. stat. de ch. fer	W. Rainsford	1	12	Lundi, Mercredi, Vendredi	2 p. m.
Galt	Bur. de distrib. Paris	Wm. Anderson	20	6	Mercredi et Samedi	midi
Glenmorris	Paris	Gavin Fleming	7	3	Mercredi et Samedi	10 a. m.
Goble's Corners	Princeton ou		5	2	Mercredi et Samedi	10 a. m.
Goble's Corners	Station de chem. fer	W. L. Goble	¼	6	Mercredi et Samedi	midi
Goderich	Westfield	Hy. Douglas	15	1	Mercredi et Samedi	midi
Grimsby	Station de chem. fer	J. A. Nelles	½	12	Mercredi et Samedi	midi
Harpurhey	Station de chem. fer	M. McDermid	¼	12	Mercredi et Samedi	midi
Hillsboro'	Port Sarnia	Jos. Farr	18	2	Mercredi et Samedi	7 a. m.
Ingersoll	Station de chem. fer	Edwin Doty	¼	au besoin	Mercredi et Samedi	7 a. m.
Ingersoll	Lakeside	Edwin Doty	15	3	Mercredi et Samedi	1 p. m.
Innerkip	Woodstock	J. Lindsay	8½	3	Mercredi et Samedi	8 a. m.
Jordan	North Pelham	Z. Horton	11	1	Mercredi et Samedi	11 a. m.
Keith	Wallaceburg	Richd. Peck	5	1	Mercredi et Samedi	11 a. m.
Kertch	Station de chem. fer	Jas. Oxenham	7	6	Mercredi et Samedi	8 a. m.
Kertch	Wyoming etc.		4	3	Mercredi et Samedi	8 a. m.
Wyoming	Station de chem. fer	Georne Brown	1-16	6	Mercredi et Samedi	8 a. m.
Largie	Wallacetown	D. McCallum	7	1	Mercredi et Samedi	11 a. m.
Lewiston	Queenston	Jos. Wynn	1½	6	Mercredi et Samedi	8 a. m.
Lewiston	Queenston	D. Wadsworth	1½	6	Mercredi et Samedi	8 a. m.
Listowell	Mitchell	Wm. Armstrong	22	3	Mercredi et Samedi	9 a. m.
London	Stat. du ch. fer G. T.	John Jenniugs	1	24	Mercredi et Samedi	9 a. m.
London	Williams	A. Carmichael	52	2	Mercredi et Samedi	2 p. m.

durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—(Suite.)

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Samedi	4 p. m.		\$ cts.		
Samedi	11 a. m.	A cheval	70 00	1er Octobre 1858.	31 Décembre 1858.
Samedi	4 p. m.	do	70 00	1er Janvier 1859.	Service temporaire.
Samedi	11 a. m.	do	100 00	1er Déc. 1858.	Quatre ans.
Lundi, Mercredi, Vend.	4 p. m.	do	90 00	1er Octobre 1858.	31 Décembre 1858.
Lundi, Mercredi, Vend.	11 30 a. m.	do	90 00	1er Janvier 1859.	Quatre ans.
Mercredi, Samedi	1 30 p. m.	do	52 00	1er Juil. 1859..	do
Mercredi, Samedi	1 30 p. m.	do ou à la main.	100 00		
Mercredi, Samedi	11 30 a. m.	do	795 00	1er Juillet 1859..	do
Mardi, Jeudi, Samedi	1 p. m.	Buggy, wagg. ou sleigh.	156 00	1er Août 1859 ..	Service temporaire.
Mardi, Jeudi, Samedi	10 a. m.	A cheval ou autrement ..	50 00	1er Sept. 1859.....	Quatre ans
Mardi, Vendredi	10 45 a. m.	do	104 00	1er Juillet 1858...	Quatre ans.
Mardi, Vendredi	9 15 a. m.	do	80 00	1er Janvier 1859..	Un an.
Lundi	1 p. m.	A cheval ou autrement ..	60 00	1er Juillet 1859...	Quatre ans.
Mardi	11 a. m.	A la main	266 66	1er Août 1859	1er Octobre 1860.
Mardi, Samedi	11 a. m.	do	180 00	1er October 1858..	Quatre ans.
Mardi, Samedi	4 p. m.	Buggy ou sleigh.....	500 00	1er Octobre 1858..	do do
Mardi, Jeudi, Samedi	5 p. m.	do, waggon ou sleigh	110 00	1er Juillet 1859 ...	do do
Mardi, Lundi, Samedi	11 a. m.	Cheval, buggy ou do...	75 00	1er Déc. 1858.....	do do
Mardi, Jeudi, Samedi	1 p. m.	do	52 00	1er Avril 1859.....	Service temporaire.
Mardi, Jeudi, Samedi	10 a. m.	do	80 00	1er Janvier 1859..	31 Mars 1859.
Mardi, Jeudi, Samedi	11 a. m.	do	80 00	1er Avril 1859	Quatre ans.
do do		A la main.....	40 00	1er Avril 1859.....	do do
Samedi	1 p. m.	A cheval.....	96 00	1er Janvier 1859..	31 Mars 1859.
Samedi	10 a. m.	Par le Pont Suspendu...	74 00	1er Avril 1859	Quatre ans.
Lundi, Mercredi, Vend.	2 p. m.	do do	300 00	1er Déc. 1858.....	do do
Mardi, Mercredi, Samedi.	2 p. m.	Buggy ou sleigh.....	300 00	1er Octobre 1858..	1er Juillet 1859.
do do		do do	200 00	1er Avril 1859	Un an.
Mardi, Vendredi	midi	do do			
Mardi, Vendredi	7 p. m.	Par diligence.....			

RAPPORT No. 5.—Etat des nouveaux contrats pour la division de London,

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				Jours.	Heures.
London.....	Stat. ch. fer G. T.	D. Patterson.....	2	tel que requis.	Quot. en connection avec tous les	
London.....	Stat. de L. et P. S.					
London.....	Stat. ch. fer Occi.					
Morningdale	Shakspeare.....	W. Baker, Jr.....	25	2	Mardi et vendredi.....	9 a. m...
Moore	Ossian	G. S. Macpherson...	29	1	Mercredi et samedi.....	9 a. m...
Napier.....	Strathroy	Wm. McClatchy.....	13½	3	Lundi	2 p. m...
North Pelham	Port Robinson.....	T. MGlashen	13	3	Lundi	8 a. m...
North Walsingham.....	Port Rowan		12	1	Mardi, jeudi et samedi.....	1 p. m...
Spring Arbor.....	Port Rowan		9	2	Mardi, jeudi et samedi.....	8 a. m...
Rowan Mills.....	Port Rowan	Warren Hazen.....	5	6	Mardi, jeudi et samedi.....	8 a. m...
Oban	Station de ch. fer ..	Wm. Carrick	3	6	Mardi, jeudi et samedi.....	10 a. m...
Oil Springs.....	Wyming	Chas. Little	13	1	Mercredi et samedi.....	1 p. m...
Pinceton.....	Station de ch. fer ..	Sanford Yale.....	½	tel req.	Mercredi et samedi.....	8 a. m...
Port Burwell	Port Stanley	H. M. Swan.....	26	3	Quotidien.....	10 a. m...
Port Burwell	St. Thomas.....	H. M. Swan.....	31	3	Mercredi et samedi.....	1 p. m...
Port Dover.....	Renton	Levi Yeager.....	5	1	Quotidien.....	10 a. m...
Port Rowan.....	Rowan Mills		5	6	Mercredi et samedi.....	8 a. m...
Port Rowan.....	North Walsingham.....	J. K. Smith	12	2	Mercredi et samedi.....	1 p. m...
Port Sarnia.....	Station de ch. fer.....	D. McCall.....	1-16	12	En connect. avec les trains de la malle.	
Port Sarnia	Port Huron, Mich.....	D. McCall.....	3	6	Quotidien	12 a. m...
Port Sarnia	Port Huron, Mich.....		3	6	Quotidien	1 p. m...
Port Sarnia	Station de ch. fer.....	Alfred Fisher.....	1-16	12	En connect. avec les trains de la malle.	
Port Ryerse.....	Victoria	H. McCall.....	3	3	Mardi, jeudi et samedi.....	8 a. m...
St. Catharines, C. O.	Station de ch. fer ..	Geor. Forbes.....	1	tel	Mardi, jeudi et samedi.....	10 a. m...
St. Mary's, C. O.....	Station de ch. fer ..	J. McKay	1½	24	En connection avec les	
Mary's, C. O.....	Station de ch. fer ..	J. McKay.....	1½	tel	do	do
St. Thomas.....	Vienna	W. T. Partelow	28	6	Quotidien	3 p. m...
Sandwich	Windsor	A. H. Wagner.....	2	6	Quotidien	6 a. m...
Sebringville	Station de ch. fer ..	S. R. Hessen	¾	6	En connect. avec les trains de la malle.	
Strathroy	Wisbeach	T. Cook	12	6	Quotidien	5 p. m...
Strathroy	Wisbeach	Hy. Monger.....	12	6	Quotidien	7 10 p.m.
					Tel que	

durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
trains de la malle.....		Waggon ou sleigh à 1 ch.	p.voyage 00 12	1er juillet 1859 ...	Quatre ans
Mercredi et samedi	4 p. m...	Buggy, waggon ou sleigh	348 00	1er décem. 1858 ..	do do
Mardi et vendredi	4 p. m...				
Lundi.....	1 p. m...	A cheval ou autrement ..	100 00	1er mars 1859	do do
Lundi.....	7 p. m...				
Mardi, jeudi et samedi.....	Midi.....	do do	140 00	1er janvier 1859 ..	do do
Mardi, jeudi et samedi.....	5 p. m...				
Mardi, jeudi et samedi.....	4 p. m...	do buggy ou sleigh	240 00	1er janvier 1859 ..	do do
Mardi, jeudi et samedi.....	11 a. m...				
Samedi.....	11 a. m	do do	110 18	1er octobre 1858 ..	31 décembre 1858.
Samedi.....	3 p. m				
Mercredi et samedi	10 a. m	do do	110 18	1er octobre 1858 ..	31 décembre 1858.
Mercredi et samedi	3 p. m				
Quotidien	11 a. m	do do	120 00	1er janvier 1859 ..	Quatre ans
Quotidien.....	9 a. m				
malle de l'ouest		do do	120 00	1er janvier 1859 ..	Quatre ans
Vendredi	5 p. m...	do do	80 00	1er avril 1859	do do
Vendredi	Midi.....	do do	80 00	1er avril 1859	do do
malle		A la main.....	p.voyage 00 8	1er janvier 1859 ..	do do
Lundi, vendredi et same.	4 p. m...	A cheval, ou tel que req.	500 00	1er mars 1859	31 mars 1859.
Mardi, jeudi et samedi ...	2 p. m...				
Lundi, mercredi et vendr.	6 p. m...	do do	550 00	1er avril 1859	Quatre ans.....
Mardi, jeudi et samedi ...	4 p. m...				
Lundi.....	9 30 p.m.	do do	26 00	1er avril 1859	do do
Lundi.....	11 30 a.m.				
Quotidien.....	11 a. m	A cheval, buggy ou slei.	220 00	1er janvier 1859 ..	do do
Quotidien.....	9 a. m				
Mercredi et samedi	5 p. m	do do	60 00	1er janvier 1859 ..	Service temporaire
Mercredi et samedi	Midi.....				
Quotidien.....	1 30 p.m.	do do	39 00	1er avril 1859	30 juin 1859.
Quotidien.....	12 30 p.m.	do do	39 00	1er avril 1859	30 juin 1859.
ci-dessus		do do	112 00	1er juillet 1859 ...	Quatre ans.
.....		do do			
.....		A la main.....	96 00	do	do do
Mardi, jeudi et samedi ...	11 a. m...				
Mardi, jeudi et samedi ...	9 a. m...	A cheval.....	96 00	do	do do
trains de la malle.....		Buggy, waggon ou sleigh	p. voy.16	do	do do
do		do do do	do 12½	1er octobre 1858 ..	31 décembre 1859
do		do do do	do 18	1er janvier 1858 ..	Quatre ans.
Quotidien.....	1 p. m...	do do do	574 00	do	do do
Quotidien.....	10 p. m...	do do do	574 00	do	do do
Quotidien.....		do do do	78 00	8 février 1859	A l'option du M. G.
en allant à l'Ouest.....		A la main ou autrement.	75 00	1er juillet 1859 ...	31 mars, 1859
Quotidien.....	9 10 p. m.	Buggy ou sleigh	520 00	1er janvier 1859	Quatre ans.
Quotidien.....	9 p. m...				
ci-dessus		de do	390 00	er avril 1859	Quatre ans.

RAPPORT No. 5.—État des nouveaux contrats pour la division de London,

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				Jours.	Heures.
Sweaborg.....	Woodstock.....	W. Cody.....	4½	3	Mardi, jeudi et samedi.....	10 a. m...
Sylvan	Wisbeach	Samuel Randall.....	16	3	Mardi, jeudi et samedi.....	8 a. m...
Warwick.....	Station de ch. de fer.	J. A. Woodroofe.....	8	6	Mardi, jeudi et samedi.....	2 p. m...
Watford	Station de ch. de fer.	R. Browne.....	½	6	Quot. en connect. avec tous les trains	
Woodstock.....	Station de ch. de fer.	C. DeBlaquière.....	¾	tel	do do do	do
					que requis. En connection avec tous	

VOIES

Chippawa.....	Clifton et Niagara	L'adjudicataire de la c. du ch. fer d'E. et O.	17	12	Quotid. aller et retour	
London.....	Stratford.....	Compagnie G. T.....	31	12	do do	
London.....	Port Sarnia.. ..	Co. du ch. fer Occid.	61	6	do do	

DIVISION DE

Aurora	Station	James Kersopp	½	12	Quot., dimanches exceptés en connect. avec les trains.	
Acton	Station	Thomas Clarke.....	½	12	Quot., dimanches exceptés en connect. avec les trains.	
Arkwright	Williscroft	Joshua Faulkner.....	6½	1	Lundi	2 p. m...
Ayr.....	New Dundee	M. Rothar	8	3	do	4 p. m...
Ashburn.....	Balsam	W. H. Olver	3½	2	Mardi, jeudi et samedi.....	3 30 p. m.
Bewdley.....	Monaghan Sud.....	J. Eakins	5	3	do do do	1 p. m...
Berlin.....	Waterloo.....	S. Cornell.....	2	6	Mardi, jeudi et samedi.....	3 30 p. m.
Brunswick	Millbrooke	James Sloan.....	12½	2	Mardi, jeudi et samedi, en conn. avec les trains.	2 p. m...
Bell Ewart.....	Orillia	Isaac May	54	3	Mardi, jeudi et samedi.....	3 30 p. m.
Bethany	Station	F. Bleakley.....	1-16	12	Mardi, jeudi et samedi.....	3 30 p. m.
Berlin.....	Millbank.....	Wm. Ross.....	21	2	Lundi, mercr. et vendredi, en connect. avec la malle entre	
Brampton.....	Orangeville	John Harris.....	22	6	Quot., dimanches exceptés, en connect. avec les trains.	
Barrie.....	Orillia.....	John Harvie.....	28	3 et 6	En connect. avec les trains.	
Bervie	Ripley.....	Moses Wall	7	1	Jeudi.....	10 15 a. m.
Bowmore.....	Osprey	R. Brown.....	12	1	do	8 a. m...
Bowmore	Stat'n Nottawasaga.	John Bain.....	6	3	Samedi.....	1 p. m...
Bowmore	Feversham	E. Horton.....	14	1	do	9 a. m...

durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, jeudi et samedi ...	9 a. m		\$ cts.		
Mardi, jeudi et samedi ...	11 a. m	A cheval.....	50 00	1er avril 1859.....	Un ans.
Mardi, jeudi et samedi ...	7 p. m	A cheval, buggy, sleigh..	250 00	1er octobre 1858 ...	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi ...	1 p. m	do do do ..	200 00	1er janvier 1859 ...	do
pour l'ouest.....		do do do ..	200 00	1er janvier 1859 ...	do
do		A la main ou autrement..	52 00	do ..	do
les trains de la malle.....		do do ..	180 00	1er octobre 1858 ...	do

FERRÉES.

		Par les trains de la malle.	p. jour. } 1 50	8 juillet 1859	A l'option du M gén. des postes	
		do do ..			1er octobre 1858 ...	
		do do ..			1er janvier 1859 ...	

TORONTO.

Quotid., diman. exceptés, en connect. avec les trains,		A pied.....	60 00	1er mars 1859	Quatre ans.
do do		A pied.....	90 00	1er avril 1859.....	do
Lundi.....	5 30 p. m.	[cutter ou sleigh..			
do	3 30 p. m.	A cheval, en waggon,	48 00	1er avril 1859	do
Mardi, jeudi et samedi ...	3 p. m.....				
do do do	5 30 p. m.	do do	156 00	1er mai 1859	30 juin 1859.
Mardi, jeudi et samedi	4 30 p. m.	do do	39 00	1er juillet 1859.....	Une ans.
do do	3 p. m.....	do do	96 00	1er octobre 1858	30 avril 1859.
Lundi, mercr. et vendr... Monaghan Sud et Millbrook..		do do	80 00	13 octobre 1858	Quatre ans.
Quotid., diman. exceptés, en connect. avec les trains.		En diligence cutter ou [sleigh..	2 50	10 février 1859.....	3 mars 1859.
Mardi et vendredi, en connect. avec les trains ..		A cheval, en waggon,	60 00	12 mai 1859	Pendant la navig.
Lundi, mercr. et vendr... conn. avec les trains.		Bateau à vapeur	60 00		
do do do		A pied.....	40 00	1er mai 1859	Quatre ans.
trains.....		[cutter ou sleigh..			
Mardi et vendredi	midi.....	A cheval, en waggon,	240 00	1er avril 1859	do
do do	6 p. m.....				
tion avec les trains.....		do do	600 00	1er juillet 1859	do
		do do	2 25	1er juillet 1859	do
Jeudi.....	10 a. m.....	do do	40 00	1er juillet 1859	do
do	12 15 p. m.	do do	50 00	1er septembre 1859.	do
Samedi.....	midi.....	do do	78 00	1er septembre 1859.	do
do	4 p. m.....	do do	80 00	1er septembre 1859.	do
Mardi, jeudi et vendredi, en connect. avec les trains.		do do			
do do do		do do			
Mardi.....	midi.....	do do			
do	4 p. m.....	do do			

RAPPORT No. 5 — État des nouveaux contrats passés pour la division

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				JOURS.	HEURES.
Clarke	Kendall	W. Carscadden	6½	2	Mercredi et sam. en con.	[trains. avec les
Collingwood	Owen Sound	H. B. Thompson	50	3 et 6	do do	do do
Creemore Mills	Sunnidale Station	A. Livingstone	6½	3	Mardi, jeudi et samedi	5 a. m.
Castlemore	Humber	John Natrass	4	2	Lundi, merc. vendredi, en [connect. avec les trains.	5 a. m.
Creebank	Winfield	Walter Eaton	5	1	Lundi, merc. vendredi, en	5 p. m.
Chatsworth	Marmion	David Bryant	9	1	Lundi et jeudi	6 30 p. m.
Caldwell	Sligo	Isaac Hunter	5	2	do do	10 10 a. m.
Caledon, est	Kilmanagh	Henry Cæsar	4	2	Samedi	10 a. m.
Collingwood	Nottawa	Dugald McLarty	3	3	do	8 a. m.
Collingwood	Sault Ste. Marie	M. Carruthers	320	1	Vendredi	3 p. m.
Sault Ste. Marie	Rivière Rouge				do	9 a. m.
Danforth	Woburn	Jacob Brooke	7½	2	Mardi et samedi	10 25 a. m.
Elora	Walkerton	Wm. Wilson	52	2	do do	9 a. m.
Erin	Guelph	D. McMillan	20	2	Jeudi et samedi	11 45 a. m.
Epping	St. Vincent	J. Benson	12	1	do do	9 a. m.
Elmvale	Penetanguishène	Wm. Harvey	4	1	Mardi, jeudi, samedi, en [connect. avec les trains.	do
Feversham	Mortimer	Edward Horton	8	1	Pas de temps spécifié.	do
Galt	Station	F. Lowell	½	24	Mardi et vendredi	10 15 a. m.
Georgetown	Scotch Block	R. Beckwith	9	3	do do	8 a. m.
Georgetown	Milton	R. Beckwith	13	6	Lundi et jeudi	7 a. m.
Glenelg	Scene	John Campbell	14	1	Mardi et vendredi	7 a. m.
Guelph	Wellington Square	Thomas Ton	33	3	do do	1 p. m.
Hornings' Mills	Melancthon	Thomas Huxtable	8	1	Jeudi	8 a. m.
Johnson	Owen Sound	William Johnston	15	2	do do	11 a. m.
King Station	Oakridges	George Taylor	5	6	do do	8 a. m.
Lifford	Orono	William Howden	18	3	do do	7 a. m.
Linwood	St. Jacobs	Daniel Pitch	12	3	do do	1 p. m.
Lorraine	Mono Mills	George Taylor	6	1	do do	10 30 a. m.
Lindsay	Port Hope	George Henderson	42	6	do do	9 a. m.
Milbrooke	South Monaghan	J. Eakins	6	6	do do	do
Manchester	Vroomanton	A. W. Olver	13	2	do do	1 p. m.
						7 a. m.

de Toronto, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Vendredi et samedi	les trains. conn. avec	[ou sleigh..	\$ cts.		
do do	do do	A cheval, waggon cutter	93 00	1er avril 1859	Quatre ans.
Lundi, mercredi, vend.	5 p. m.	Waggon, cutter ou dilig.	784 00	1er janvier 1859	do
Mardi, jeudi, samedi	5 p. m.	[ou sleigh..			
Lundi, mercredi, vend.	do do	A cheval, waggon, cutter	165 00	1er janvier 1859	do
Lundi et samedi	7 30 p. m.	do do do	59 00	1er janvier 1859	do
do do	6 p. m.	do do do	21 00	1er février 1859	do
Samedi	10 a. m.	do do do	60 00	1er mars 1859	do
do	12 et 10 p. m.	do do do	64 00	1er octobre 1858	do
Vendredi	11 a. m.	do do do	43 34	1er juin 1859	Deux ans.
do	5 p. m.	do do do			
Mardi et samedi	10 a. m.	do do do			
do do	11 25 a. m.	do do do			
Jeudi et samedi	10 30 a. m.	do do do			
do do	12 15 p. m.	do do do			
Mardi, jeudi, samedi	do do do	A cheval ou à pied	78 00	1er sept. 1859	Quatre ans.
		Bateau-à-vapeur	40 00		Durant la saison de navigation.
		do en canot ou à pied	500 00		do
Mardi et vendredi	10 a. m.	[ou sleigh..			
do do	12 15 p. m.	A cheval, waggon, cutter	100 00	1er avril 1859	Quatre ans.
Mercredi et samedi	7 p. m.	do do do	525 00	10 janvier 1859	do
Mardi et vendredi	7 p. m.	do do do	188 00	1er janvier 1859	do
Lundi et jeudi	5 p. m.	do do do	91 00	1er déc. 1859	do
do do	11 a. m.	do do do	39 00	1er juin 1859	do
Jeudi	3 p. m.	do do do	50 00	1er janvier 1859	31 août 1859
do	11 a. m.	do do do	312 00	1er janvier 1859	Quatre ans.
Mercredi	5 15 p. m.	do do do	114 40	1er mars 1859	31 août 1860.
do	4 p. m.	do do do	330 67	1er mars 1859	31 août 1860.
Vendredi	11 a. m.	do do do	74 00	1er avril 1859	Quatre ans.
do	8 a. m.	Wagg., cutter ou sleigh..	600 00	1er octobre 1858	do
		do do do	49 50	1er sept. 1859	do
		A cheval, wag. ou sleigh.	100 00	1er août 1859	do
		do do do	156 00	1er avril 1859	do
Mardi, jeudi, samedi	5 p. m.	do do do	260 00	1er avril 1859	do
do do do	11 30 a. m.	do do do	200 00	1er juin 1859	do
do do do	4 p. m.	do do do	52 00	1er nov. 1858	do
do do do	11 a. m.	Diligence ou sleigh	par jour.. 8 00	10 février 1859	3 mars 1859.
Samedi	10 a. m.	A cheval, wag. ou sleigh.	96 00	1er octobre 1858	31 mai 1859.
do	11 30 a. m.	do do do	240 00	1er nov. 1858	31 mai 1859.
Mardi, vendredi	Midi.				
do do	6 p. m.				

RAPPORT No. 5.—Etat des nouveaux contrats pour la division de Toronto,

ROUTE.		Nom du l'entrepreneur.	Distance	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				Jours.	Heures.
Manchester	Vroomanton	A. McPhaden	18	2	Mardi, vendredi	1 p. m.
Milliken	Unionville	M. Sanders	3	2	Mardi, vendredi	10 a. m.
Milton	Station de Bronte	R. Beckwith	13	6	Quot. les dim. exceptés, en connect. avec les trains	
New Dundee	Roseville	C. Ernst	3½	3	Mardi, jeudi et samedi	con. avec les trains
Newcastle	Orono	W. R. Bradley	5	6	Quot. les dim. exceptés, en connection avec les trains	
New Hamburg	Wellesley	John Zoeger	9	6	Quot. les dim. exceptés	11 a. m.
Oakwood	Port Hover	Rossell Badgley	10	3	Mardi, jeudi et samedi	7 30 a. m.
Owen Sound	Quai	George Brown	1	12	Deux fois par jour en con- nection avec vapeurs	8 a. m.
Owen Sound	Saugeen	Thomas May	34	3 & 6	Lundi, mercredi et vend.	8 a. m.
Oakville	Trafalgar	R. Beckwith	3	6	Quot. les dim. exceptés, en connection avec les trains	
Omagh	Chemin de Bronte	L. Melosh	3	3	En connection avec la malle de Bronte et Milton	
Petersburg	St. Agatha	A. Arnold	2	3	Mardi, jeudi et samedi	11 a. m.
Port Hope	Monaghan Sud	James Eakins	14	3	Lundi, mercredi et vend.	11 45 a. m.
Petersburg	St. Agathe	John Ernst	2	3	Lundi, mercredi et vend.	2 p. m.
Peterborough	Port Hope	George Henderson	29	6	Mardi, jeudi et samedi	8 a. m.
Springville	Station	W. Goodfellow	3	12	Quot. dimanches exceptés, en connection avec les trains	2 p. m.
Saugeen	Walkerton	William Wilson	32	2	Lundi et jeudi	7 a. m.
Thornhill	Toronto	Thomas Cook	14	6	Mardi et vendredi	7 a. m.
Wellington Square	Stat. de ch. de fer		1½	24	Quot. dimanches exceptés.	7 30 a. m.
Wellington Square	Port Nelson	Aaron Kenny	1½	6	Quot. dimanches exceptés.	3 30 p. m.
Zimmerman	Wellington Square	J. W. Linder	8	6	Quatre fois par jour, en con- nection avec les trains	
					Une fois par jour, en conn. avec les trains	
					Quot. les dim. exceptés en connection avec les trains	

DIVISION DE

Almonte	Brockville	Ch. fer Brock. et Ot.	53	6	Quotidien	
Addison	Ch. de fer. Ott. Broc	George Taylor	7	6	Quot. à l'heure des chars	
Ashburnham	Peterborough	S. J. Carver	½	12	Deux fois par jour, tel que requis	
Alfred	Treadwell	Joseph Bertrand	8	2	Mardi et vendredi	3 p. m.
Alfred	L'Orignal	John Hill	13	3	Mardi, jeudi et samedi	1 p. m.
Arnprior	Castleford	Duncan Ferguson	13	6	Quotidien	7 30 a. m.
Ashton	Prospect	J. Sykes	6	6	Quotidien	7 30 p. m.
						11 45 a. m.
						2 p. m.

durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—*Suite.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi et vendredi	Midi	À ch., waggon ou sleigh.	\$ 170 10	1er Juin 1859	Quatre ans
Mardi et vendredi	6 p. m.	do do do	40 00	1er avril 1859	31 mars 1859.
Mardi et vendredi	4 p. m.	do do do	330 67	1er mai 1859	31 aout 1859.
Mardi et vendredi	11 a. m.	Diligence	78 00	1er juillet 1859	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi	conn. avec le train	do do do	159 00	1er Août 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	9 30 a. m.	do do do	300 00	1er avril 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	1 30 p. m.	do do do	74 50	1er juillet 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	10 30 a. m.	do do do	0 75	par voy. durant la	navigation.
Mardi, jeudi et samedi	4 p. m.	Waggon, sleigh ou dilig.	479 00	1er avril 1859	Quatre ans.
Lundi, mercredi et vend.	4 p. m.	À ch., waggon ou sleigh.	76 26	1er mars 1859	31 aout 1860.
		do do do	80 00	1er mars 1859	1er avril 1860.
Mardi, jeudi et samedi	15 midi	do do ou à pied.	78 00	1er avril 1859	30 juin 1859.
Mardi, jeudi et samedi	11 30 a. m.	do do do	192 00	1er mai 1859	Quatre ans.
Lundi, mercredi et vend	6 p. m.	do do do	78 00	1er juillet 1859	do
Lundi, mercredi et vend	3 30 p. m.	do do do	78 00	1er juillet 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	2 30 p. m.	do do do	per jour 7 50	10 fevrier 1859	3 mars 1859.
quot. dimanc. exceptés.	conn. avec les trains.	Dilig. do do	120 00	1er octobre 1858	Quatre ans.
quot. dimanc. exceptés.		À ch. do do	300 00	1er janvier 1859	do
Mardi et vendredi	4 p. m.	Dilig. do do	199 00	1er avril 1859	do
Lundi et jeudi	4 p. m.	Sleigh, ou dilig. à pas	230 00	1er mai 1859	do
quot. dimanc. exceptés.	6 30 p. m.	do do do	250 00	1er juillet 1859	Trois mois
quot. dimanc. exceptés.	10 30 a. m.	do do do			
avec les trains					
trains					

KINGSTON

Quotidien	Par les chars		22 aout 1859	
	À ch., waggon ou cutter.	240 00	1er juillet 1859	30 septembre 1859.
	À pied	40 00	1er janvier 1859	Quatre ans.
Mardi et vendredi	À ch., waggon ou cutter.	48 00	1er fevrier 1859	Deux ans.
	do do	2 50	1er octobre 1858	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi	do do	550 00	22 aout 1859	30 novembre 1859.
quotidien	do do			
quotidien	do do	110 00	1er juillet 1859	Quatre ans.

RAPPORT No. 5.—Etat de tous les contrats passés pour la Division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				Jours.	Heures.
Almonte	Arnprior	C. ch. f. Brock., Otta.	20	6	Quot., en con. avec les trains	du che. fer
Bridgewater	Tweed	Jabez Colwell	4½	2	Mardi et samedi	1 p. m.
Blessington	Shannonville	Fleming Stewart	14	2	Mardi et vendredi	3 p. m.
Belleville	Picton	Josiah Blanchard	23	6	Quotidien	1 p. m.
Belleville	Picton	C. Stea. Bay Quitte	28	6	Quotidien	9 a. m.
Brighton	Norham	R. J. Morrow	14	3	Mardi, jeudi et samedi	7 a. m.
Bell's Corners	Hazeldean	John Young	4	2	Mercredi et samedi	8 a. m.
Belleville	Wharf	Homer Taylor	½	12	Deux fois par jour, en con.	avec le
Brighton	Ch. f. Grand Tronc.	Thomas Hewitt	1	24	Quotidien, à temps pour	les
Buckingham	Osborne	G. G. Dunning	1	12	Deux fois par jour, en con.	avec le stea.
Bobcaygeon	Minden	James Finlay	30	1	Mercredi	7 a. m.
Bobcaygeon	Minden	James Finlay	30	1	Jeudi	8 a. m.
Brockville	Brock., Ch. f. Otta.	Charles Stevenson	½	12	Quotidien, à temps pour	les
Brockville	Smith's Falls	W. W. Willson	32	5	Quotidien	1 30 p. m.
Brockville	North Augusta	James Wilcox	16	3	Mardi, jeudi et samedi	9 a. m.
Bagot	Burstown	John Halliday	5	3	Mardi, jeudi et samedi	5 30 p. m.
Brockville	Smith's Falls	W. O. Lewis	32	3	Lundi, mercredi et vendr.	4 p. m.
Brudenell	Sebastopol	James Dooner	12	1	Samedi	7 p. m.
Brockville	Perth	C. ch. f. Brock. Otta.	40	6	Quotidien, à l'heure des	chairs
Bishop's Mills	North Augusta	James Wilcox	10	1	Lundi	3 p. m.
Castleford	South Westmeath	John Warnock	20	6	Quotidien	12 midi.
Cobden	Renfrew	Margaret Carswell	18	3	Lundi, mercredi et vendredi	5 a. m.
Cobourg	Ch. f. Grand Tronc.	Patrick Regan	1	24	Quotidien, à temps pour	les
Colborne	Norwood	John Gallagher	30	3	Lundi, mercredi et vendredi	1 p. m.
Colborne	Ch. f. Grand Tronc.	J. L. Yeomans	1	24	Quotidien, à temps pour	les
Carp	West Huntly	Patrick Kennedy	12	3	Mardi, jeudi et samedi	10 30 a. m.
Caledonia Springs	L'Orignal	J. S. Wilkinson	10	3	Lundi, mercredi et vendredi	5 30 a. m.
Carleton Place	Ch. fer Brockville et Ottawa	Napoléon Lavallée	½	12	Quotidien, à temps pour	8 a. m.
Cobden	Stafford	Robert Childerhose	10	2	Mercredi et samedi	2 30 p. m.
Clarence	Lochaber	Richard Woodly	4	3	Merc', jeudi et samedi	12 midi.
Cainton	Mallorytown	James Adams	4½	2	Mardi et samedi	9 a. m.

Kingston, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Brockville à Ottawa		Diligence ou sleigh	\$ 500 00	Août 22, 1859	Service temporaire.
Mardi et samedi	4 p. m.	À che., waggon ou cutter	58 00	Nov. 1er, 1858	30 novembre 1858.
Mardi et vendredi	2 p. m.	do do	96 00	Janvier 1er, 1859	quatre ans.
Quotidien	11 a. m.	À cheval ou waggon	2 00	Octobre 25, 1858	27 novembre 1858.
Quotidien	10 30 p. m.	Par bateau à vapeur	2 00	Avril 4, 1859	Saison de 1859.
Mardi, jeudi et samedi	8 30 p. m.	À che. ou waggon	180 00	Mai 1er, 1859	Quatre ans.
Mercredi et samedi	4 30 p. m.	do do	52 00	Février 1er, 1859	do
steamer "Bay of Quinte"		À che., waggon ou cutter	32 00	Avril 4, 1859	Saison de 1859.
trains		À pied	0 10	Août 1er, 1859	Quatre ans.
de la m. sur la R. Ottawa		En canot ou chaloupe	80 00	Janvier 1er, 1859	do
Jeudi	5 p. m.	À che. waggon ou cutter	160 00	Mai 15, 1859	31 juillet 1859.
Mercredi	4 p. m.	do do	156 00	Août 1er, 1859	Quatre ans.
Jeudi	5 p. m.	Waggon ou cutter	70 00	Février 18, 1859	Un an
Mercredi	4 p. m.	Diligence	1000 00	Février 21, 1859	31 mars 1859.
trains		À che. waggon ou cutter	156 00	Février 19, 1859	Deux ans.
Quotidien	7 30 p. m.	do do	64 00	Avril 1er, 1859	Quatre ans,
Mardi, jeudi et samedi	8 30 p. m.	Diligence	700 00	do do	30 juin 1859.
Mardi, jeudi et samedi	5 p. m.	À che. waggon ou cutter	50 00	Sept. 1er, 1859	Quatre ans.
Lundi, mercredi et vend.	3 p. m.	Par les trains		Févier 18, 1859	20 août 1859.
Mardi, jeudi et samedi	7 30 p. m.	À che., waggon ou cutter	40 00	Avril 1er, 1859	Quatre ans.
Samedi	11 p. m.	do do	560 00	Octobre, 1er 1858.	do
Trains		Transport de passag's	0 30	do do	do
Lundi, mercredi et vend.	3 p. m.	do do	180 00	do do	do
Mardi, jeudi et samedi	7 p. m.	À che., waggon ou cutter	540 00	Mai 1er, 1859	do
trains		do do	0 14	Août 1er, 1859	do
Lundi, mercredi et vend.	3 p. m.	do do	144 00	Mai 1er, 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	1 p. m.	do do	2 00	Août 1er, 1859	Saison d'été, 1859.
Lundi, mercredi et vend.	4 30 p. m.	do do		(taxe nominale)	
trains		do do	64 00	Août 22, 1859	quatre ans.
Mercredi et samedi	11 a. m.	do do	40 00	Avril 1er, 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	2 p. m.	En canot, chaloupe, etc.	78 00	Avril 1er, 1859	do
Mardi et samedi	10 a. m.	À che., waggon ou cutter	42 00	Nov. 1er, 1858	do

RAPPORT No. 5.—Etat de tous les nouveaux contrats pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				Jours.	Heures.
Delta	Morton	Sylvester Chase	12	3	Mardi, jeudi, samedi	4 p. m.
Douglass	Renfrew	Baptiste Jurdine	17	3	Lundi, mercredi, vendredi	12 30 p. m. midi
Embrun	Russell	Charles Larose	5	1	Mardi	6 a. m.
Edwardsburg	Chemin de fer G. T.	W. S. Akin	1 1/2	12	Quot., à temps pour les chars	2 p. m.
Edwardsburg	Chemin de fer G. T.	W. S. Akin	1 1/2	12	do do do	4 p. m.
Franktown	Ch. de fer de Brockville et Ottawa	William Leacock	11	6	do do do	do
Franktown	do do	James Burrows	1 1/2	12	do do do	do
Fitzroy Havre	Packenham	John Kirby	12	6	Quotidien	1 p. m.
Crafton	Vernonville	Peter Ormiston	9	2	Mardi et vendredi	4 30 p. m.
Gananoque	Chemin de fer G. T.	D. R. Hall	3	24	Quot., à temps pour les chars	2 30 p. m.
Glanmire	Madoc	John Orten	26	1	Vendredi	midi
Gospport	Napanee	Nicholas Bogart	12	1	Samedi	9 a. m.
Crafton	Chemin de fer G. T.	Benjamin Brown	1	12	Quot., à temps pour les chars	9 a. m.
Grenville	Hawkesbury	John Hamilton	2	12	Deux f. p. j. en c. sv. st'mer de la malle	10 a. m.
Green Point	Picton	P. Roblin	10	1	Vendredi	1 p. m.
Harrowsmith	Westport	Joseph Leonard	36	1	Lundi	8 a. m.
Hockston	Kempville	Augustus Hurd	15	3	Mardi	8 a. m.
Havelock	Norwood	Peter Pearce	8	1	Mardi, jeudi, samedi	1 30 p. m.
Hawkesbury	Little Rideau	Eli Dubois	5	3	Vendredi	9 a. m.
Iroquois	Winchester Ouest	Daniel W. Shaver	29	3	Mardi, jeudi, samedi	11 a. m.
Kingston	Morton	Charles Jordan	29	3	Mardi, jeudi, samedi	2 p. m.
Kenyon	Skye	James R. Mackenzie	7 1/2	1	Lundi, mercredi, vendredi	midi
Keene	Norwood	Samuel Johnston	17	3	Mardi, jeudi, samedi	1 30 p. m.
Kilmarnock	Smith Falls	James Armstrong	6 1/2	2	Lundi, mercredi, vendredi	9 a. m.
Keene	C. f. de Cob'g. et Pet.	Thomas Drummond	3 1/2	12	Quotid., à temps pour les chars	10 30 a. m.
Kemptville	Merrickville	James Armstrong	18	6	Quotid., à temps pour les chars	2 30 p. m.
Lime Lake	Roblin	James Jarmin	10	1	Vendredi	9 a. m.
Lanark	Perth	James Murphy	13	6	Quotidien	10 30 a. m.
Lancaster	Chemin de fer G. T.	Donald Ross	1 1/2	24	Quotidien à temps pour les chars	8 30 a. m.
Long Island Locks	C. de f. d'Ot. et Presc.	Walter Collins	6	3	Mardi, jeudi, vendredi, à temps pour midi	do
Lanark	Rosetta	Robert Stead	15	2	Mardi, vendredi	6 a. m.

Kington, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, jeudi, samedi	3 p. m.	A chev. wagon ou cutter.	\$ 120 00	1er octobre 1858	quatre ans.
Lundi, mercredi, vend'di	6 30 p. m.	do do	156 00	1er octobre 1858	do
Jeu	10 a. m.	do do	26 00	1er nov. 1858	do
	4 p. m.	do do	0 25	1er août 1859	do
	5 p. m.	do do	3 00	1er avril 1859	31 juillet 1859
	3 p. m.	Diligence à passagers ou autrement	280 00	1er juillet 1959	quatre ans.
		do do	120 00	22 août 1859	30 novembre 1859
Quotidien	7 p. m.	A chev. wagon ou cutter.	384 00	22 août 1859	31 mars 1860.
Mardi et vendredi	3 30 p. m.	do do	72 00	1er juillet 1859	quatre ans.
	2 p. m.	Diligence à passagers ou autrement	400 00	1er nov. 1858	do
Samedi	4 p. m.	A chev. wagon ou cutter.	130 00	15 déc. 1858	do
Vendredi	4 p. m.	do do	52 00	1er octobre 1858	do
Samedi	5 p. m.	do do	0 19 1/2	1er août 1859	do
	midi	En canot ou chaloupe	0 75	20 avril 1859	Saison de 1859.
sur la rivière Ottawa	3 p. m.	A chev. wagon ou cutter.	40 00	1er avril 1859	quatre ans.
Vendredi	12 midi	do do	190 00	1er janvier 1859	do
Mardi	4 p. m.	do do	129 00	1er janvier 1859	do
Mercredi	4 p. m.	do do	56 00	1er janvier 1859	Deux ans.
Mardi, jeudi, samedi	4 30 p. m.	do do	00 50	Avril 1859	Saison de 1859
Vendredi	3 30 p. m.	Dil. à pass. ou autrement.	200 00	1er nov. 1858	quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi	1 p. m.	do do	540 00	1er octobre 1858	do
Lundi, mercredi, vend'di	1 p. m.	A chev. wagon ou cutter.	40 00	1er nov. 1858	do
Lundi, mercredi, vend'di	3 p. m.	do do	198 00	1er mai 1859	do
Mardi, jeudi, samedi	1 p. m.	do do	78 00	1er avril 1859	do
Mercredi	10 a. m.	Dil. à passag. ou sleigh.	160 00	11 mai 1859	do
Mercredi	12 30 p. m.	Dil. à pass. ou autrement.	230 00	1er août 1859	do
Lundi, mercredi, vend'di	12 30 p. m.	A chev. wagon ou cutter.	28 00	1er fév. 1859	do
Mercredi et samedi	6 p. m.	Dil. à pass. ou autrement.	200 00	1er mai 1859	do
	10 a. m.	A chev. wagon ou cutter.	192 00	1er mai 1859	do
	10 a. m.	do do	84 00	1er avril 1859	do
les chars	9 30 p. m.	do do	96 00	1er avril 1859	do
Mardi, samedi	3 p. m.				

RAPPORT No. 5.—Etat de tous les nouveaux contrats pour la division

Table with columns: Route (De, À), Nom de l'entrepreneur, Distance, No. de fois par semaine, DÉPART (Jours, Heures), and ARRIVÉE. Contains data for various locations like Moira, Merrickville, North Augusta, etc.

DIVISION DE

Table listing details for the Division de Kingston, including locations like Aylmer, Brome, Calumet Island, etc., and their respective routes and schedules.

de Kingston, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—Suite

Table with columns: ARRIVÉE (Jours, Heures), Mode de transport, Prix stipulé à être payé (\$ cts.), Commencement du contrat, and Durée du contrat. Contains data for Montreal routes and schedules.

MONTRÉAL.

Table listing details for Montreal, including routes, modes of transport, and contract durations.

RAPPORT No. 5.—Etat de tous les nouveaux contrats pour la divisions

Route.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				Jours.	Heures.
Coaticook	Station de ch. de fer	H. Cutting		24	Quot. en con. avec les trains	
Compton	Sta. de chem. de fer	W. D. Bartlett		24	do do	
Contrecoeur	Longueuil (en été)	Joseph Lavigne	27	6	Quotidien	5 a. m.
William Henry	Longueuil (en hiver)	Joseph Lavigne	42	6	do	5 p. m.
Station du Côteau	Longueuil (en hiver)	Joseph Lavigne	42	6	do	6 p. m.
Drummondville	Station de ch de fer	Rodger Duckett		12	Quot. en con. avec les trains	
Drummondville	LaBaie	Olivier Chartrain	22	3	Mardi, jeudi, samedi	1 p. m.
Drummondville	Upton	P. Bourgeau	17	2	do do	8 a. m.
Industrie	Ste. Elizabeth	Joseph Belair	9	3	Mardi et samedi	6 a. m.
LaBaie du Febyre	Trois-Rivières	Louis Cuisson	25	6	do do	12 30 p. m.
Lambton	Robinson	Warren Paige	36	3	Lundi, mercredi et vendre.	8 a. m.
Lennoxville	Robinson	Warren Paige	26	6	do do	11 a. m.
Lennoxville	Station de ch. de fer	Alonzo Sanborn		24	Quotidien	5 p. m.
Lochaber	Ste. Angélique	J. B. N. Papineau	7	3	do	4 a. m.
Maskinongé	St. Justin	Louis St. Antoine	5	2	Mardi, jeudi et samedi	5 a. m.
Melbourne	Sta. ch. fer Richmond	Francis Gouin	2	24	Lundi, mercredi et vendre.	6 a. m.
Métis	Rivière du Loup	A. Desjardins	93	3	Quotidien	2 p. m.
Montréal	Québec (bateau à v.)	Comp. Richelieu	180	6	do do	8 a. m.
Pointe Lévi	Trois Rivières	Ant. Beauchemain	91	3	do do	3 p. m.
Station du c. de fer	Sherbrooke	O. Cameron		24	Mardi, mercredi et vendre.	10 a. m.
Rawdon	St. Jacques l'Achig'n	James Daly	13	3	do do	8 a. m.
Repentigny	St. Paul l'Hermite	Frs. Archambault	2	6	Quotidien	11 a. m.
Riceburg	Stanbridge, Est.	Martin Rice	1 1/2	3	do	8 30 p. m.
Ste. Adèle	St. Jérôme	P. R. F. Demontigny	16	2	do	7 p. m.
Ste. Hugues	St. Hyacinthe	Louis Picard	17	6	Mardi, jeudi et samedi	3 30 p. m.
Ste. Hugues	Yamaska	Hy. Henault	23	3	do do	5 p. m.
St. Hyacinthe	Yamaska	Joseph Herbert	35	3	Mardi et vendredi	1 30 p. m.
Bureau de poste, station Arthabaska	Station de ch. de fer	L. Foisy		12	Quotidien	1 p. m.
Buckland	St. Lazare	B. Nadeau	15	1	do	9 a. m.
B r. oste, Danville	Station de ch. de fer	Geo. W. Hawes		12	Mardi, jeudi et samedi	2 p. m.

DIVISION

de Montréal, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
			\$ cts.		
		En voiture à un cheval	30 00	1er juillet 1859	Quatre ans
		do do	160 00	do	do
Quotidien	10 p. m.	do do	594 00	1er déc. 1858	do
do	10 a. m.	do do		do	do
do	1 a. m.	do do		do	do
do	9 a. m.	do do		do	do
		A pied	1 00	1er juin 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	midi	En voiture à un cheval	260 00	1er août 1859	do
do do	5 p. m.	do do	140 00	1er juillet 1859	do
Mardi et samedi	5 p. m.	do do	90 00	do	do
do do	10 30 a. m.	do do	600 00	1er août 1859	do
Luudi, mercredi et vend.	1 p. m.	do do		1er janvier 1859	do
do do	10 a. m.	do do	900 00	do	do
Quotidien	9 a. m.	do do		do	do
do do	10 p. m.	do do	59 00	1er juillet 1859	do
Lundi, mercredi et vend.	5 p. m.	do do	0 50	8 mars 1859	19 avr. 1859
Mardi, jeudi et samedi	4 p. m.	do do	50 00	1er mars 1859	Quatre ans
Quotidien	10 a. m.	do do	138 00	1er juin 1859	do
do	7 p. m.	do do	1960 00	1er octobre 1858	do
do	2 p. m.	Bateau à vapeur	3000 00		
Mardi, jeudi et samedi	4 p. m.	En voiture à un cheval	1262 00		
do do		do do	160 00	1er juillet 1859	do
Lundi, mercredi et vend.	2 p. m.	do do	205 00	1er août 1859	do
do do	10 p. m.	do do	60 00	1er juillet 1859	do
Quotidien	8 p. m.	A pied	1 00	1er déc. 1858	do
do	7 p. m.	En voiture à un cheval		do	do
do	9 30 p. m.	do do	136 00	1er août 1859	do
Mardi, jeudi et samedi	5 30 p. m.	do do	320 00	1er juillet 1859	do
do do	4 p. m.	do do	350 00	do	do
Mardi et vendredi	11 a. m.	do do	339 00	do	do
do do	6 30 p. m.	do do		do	do
Quotidien	12 30 p. m.	do do		do	do
do	4 30 p. m.	do do		do	do
Mardi, jeudi et samedi	12 30 p. m.	do do		do	do
do do	6 30 p. m.	do do		do	do
do do	4 30 p. m.	do do		do	do
Lundi, mercredi et vend.	4 30 p. m.	do do		do	do

DE QUÉBEC.

Quot. dimanches exceptés	conn. avec				
do do	les trains	A pied	36 00	1er avril 1859	Quatre ans
Mercredi	1 p. m.	A cheval ou en voiture	72 00	1er juillet 1859	do
do	9 a. m.	Voiture	100 00	1er juin 1859	do
Quot., dimanches exceptés	conn. avec				
do do	les trains				

RAPPORT No. 5.—Etat des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	À				Jours.	Heures.
Labarre.....	Chicoutimi	Joseph Morel.....	39	1	Mardi	8 a. m....
Laval	Québec	Pierre Fillion.....	20	2	Mercredi	1 p. m....
Métis.....	Rivière du Loup.....	Elzéar Lavoie	93	6	Mercredi et samedi.....	6 a. m....
Percé, Gaspé.....	Campbellton, N. B.....	A. et D. Kerr.....	152	2	do do	10 a. m....
St. Anaclet.....	Rimouski	Jos. Lavoie	7	1	Quot. dimanches exceptés	8 a. m....
Ste. Anne la Pocatière.....	St. Onésime.....	Jos. Lagacé.....	6	2	Quot. lundi excepté	3 p. m....
St. Jean Chrysostôme	N. Liverpool	Elisée Legendre	3	3	Mardi et vendredi.....	8 a. m....
St. Lambert.....	St. Henri	P. Lambert	11	2	do do	2 p. m....
Baie St. Paul.....	Chicoutimi	Frs. Gagnon	87	1	Mardi et vendredi.....	1 p. m....
St. Raymond.....	Québec	Joseph Desrochers	42	2	do do	7 p. m....
Ste. Tite.....	St. Stanislas.....	Homère Rivard	14	2	Quot. dimanche exceptés	conn. avec les trains.
Warwick P. O	Station de ch. de fer	L. F. Dorais	1/2	12	do do	do do

EDWIN KING,
Secrétaire.

Division de Québec, durant l'année expirée le 30 septembre, 1859.—(Fin.)

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du Contrat.
Jours.	Heures.				
Judi.....	4 p. m....	En voiture.....	\$ 144 00	1er juin 1859.....	Quatre ans.
Mercredi.....	midi.....				
Mercredi et samedi.....	6 p. m....	do	120 00	1er mai 1859	do
do do	10 a. m....				
Quot. mardi excepté	2 p. m....	do	1584 00	1er juillet 1859	do
Quot. lundi excepté.....	7 a. m....				
Judi et lundi	5 p. m....	do	1800 00	1er avril 1859	do
do do	6 p. m....				
Judi.....	1 p. m....	do	30 00	1er juillet 1859	do
do	10 a. m....				
Mercredi et samedi.....	11 30 a. m.	do	48 00	1er j nvier 1859 ...	do
do do	9 30 a. m.				
Lundi, mer. et vendredi.....	3 p. m....	Cheval ou voiture.....	40 00	1er juin 1859.....	Deux ans.
do do	1 p. m....				
Mardi et vendredi.....	10 p. m....	do do	72 00	1er mai 1859.....	Quatre ans.
do do	5 p. m....				
Samedi	à tem. pour lam. Québ.	A l'option du contracteur	400 90	1er juin 1859	do
Mercredi.....	midi				
Mercredi et samedi	8 p. m....	En voiture.....	344 00	1er juillet 1859.....	do
Mardi et vendredi	4 p. m....				
do do	5 p. m....	do	60 00	15 février 1859.....	30 septembre, 1859.
do do	11 a. m....				
Quot. dimanches exceptés	conn. avec les trains.	A pied	40 00	1er juillet 1859	Quatre ans.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

RAPPORT No. 6.

Rapport des allocations faites aux entrepreneurs du transport de malles en Canada, en sus de la somme originairement stipulée dans leurs contrats respectifs, durant l'année expirée le 30 septembre 1859, avec les raisons pour ce faire, et de tous ordres donnés par ce département soit pour dépenses additionnelles encourues ou à l'être en sus du prix du contrat originaire, sur toute route par terre ou par eau, spécifiant dans chaque cas la route à laquelle l'ordre se rapporte, le nom de l'entrepreneur, le service prescrit par le contrat, le prix originaire, la date de l'ordre pour le service additionnel requis, et les allocations additionnelles.

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Service requis par le contrat.	Prix originaire.	Service additionnel requis.	Allocation additionnelle par année.	Date du commencement du service additionnel et allocation.
De	À						
Bothwell	Cashmere	D. Allan	DIVISION DE LONDON. Service semi-hebdomadaire.	\$ 38 00	Un voyage additionnel par semai.	\$ 19 00	1er janvier 1859.
Dunville	Port Maitland	R. Noil	Service tri-hebdomadaire	140 00	Parcours additionnel de 2 milles pour desservir le bureau de poste de Stromness	39 00	1er janvier 1859.
Hespeler	Station du C. de F.	C. Mahrgang	DIVISION DE TORONTO. Service, 12 fois par semaine.	88 00	12 voyages additionnels par semai.	44 00	1er octobre 1858.
Barrie	Thornton	J. Hunter	Service semi-hebdomadaire.	144 00	Prolong. de la route jusqu'à Ivy.	40 00	1er octobre 1858.
Bronté	Station du C. de F.	H. Belyea	Service, 6 fois par semaine.	156 00	6 voyages additionnels par semai.	78 00	1er décembre 1858.
Georgetown	Station du C. de F.	R. Beckwith	Service, 12 fois par semaine.	100 00	12 voyages additionnels par semai.	100 00	1er octobre 1858.
Medonte	Chemin de Penetanguishene	T. Milliken	Service semi-hebdomadaire.	80 00	Transport des malles <i>via</i> Mont St. Louis.	8 00	1er avril 1859.
Belleville	Tweed	G. Canniff	DIVISION DE KINGSTON Service tri-hebdomadaire.	230 00	Parcours additionnel de 4 milles et demi pour desservir Bridgewater.	58 00	1er décembre 1858.
Clareview	Kaladar	S. C. McDonnell	Service une fois par semaine	104 00	Extension du service pour que la même serve à Flinton et Clovay.	52 00 78 00	1er jan. au 30 juin '59. 1er juillet 1859
Grafton	Vernonville	J. McBrine	Service semi-hebdomadaire.	62 40	Parcours de 4 milles additionnels pour desservir Eddystone.	41 60	1er octobre 1858.
Horrowsmith	Westport	Jos. Leonard	Service une fois par semaine.	190 00	Parcours de 4 milles additionnels occasionné par le département du bureau de poste de Demiston.	16 00 100 00	1er janvier 1859. 1er avril 1859.
Kingston	Cap Vincent	Absalom Briggs	Service 6 fois par semaine.	900 00	Deuxième mallo quotidienne	20 00	1er avril 1859.
Doran	Perth	Wm. Doran	Service une fois par semaine.	60 00	Parc., 2 m. en plus p. dés. Rokely.	40 00	1er avril 1859.
Perth	Station du C. de F.	James Patterson	Service 12 fois par semaine.	60 00	12 voyages additionnels par semai		

Cowansvill	Waterloo	A. Pickle	DIVISION DE MONTRÉAL. Service tri-hebdomadaire.	180 00	3 voyages additionnels par semai.	120 00	1er janvier 1859.
Isle Perrot	Ste. Anne	T. Ricard	Service semi-hebdomadaire.	60c. p. voy	Un voyage extra par semaine	40c. p. voy.	1er juin 1859.
Montréal	New Glasgow	J. Morrisson	Service six fois par semaine.	760 00	Parcours additionnels de 3 milles occasionné par la chute du pont de Delisle.	76 00	15 mars 1859.
do	Québec	M. Gauvin	do do	5800 00	Parcours additionnels de 9 milles pour desservir St. Paul l'Hermitte l'Assomption et St. Sulpice et payer le passage de la rivière Assomption.	225 00 24 00	1er juillet 1859. 1er juillet 1859.
St. Didace	St. Gabriel	N. Neveu	Service semi-hebdomadaire.	48 00	Un voyage additionnel par semai.	180 00	8 mars 1859.
St. Jérôme	Ste. Thérèse	F. Derochers	Service tri-hebdomadaire.	180 00	4 voyages additionnels par semai	136 00	8 mars 1859.
St. Martin	Ste. Thérèse	C. Smallwood	do do	136 00	do do		
Batiscaan	St. Narcisse	P. Laocourrière	DIVISION DE QUÉBEC. Service semi-hebdomadaire.	48 00	Un voyage additionnel par semai.	24 00	1er juin 1859.
Pont Batiscaan	St. Stanislas	J. Laguerre	Service tri-hebdomadaire.	120 00	3 voyages additionnels par semai.	80 00	1er février 1859.
Laval	Québec	P. Filion	Service semi-hebdomadaire.	96 00	Parcours additionnel de 3 milles pour desservir le lac Beauport.	24 00	1er mai 1859.

SIDNEY SMITH,

Maître général des postes.

EDWIN KING,

Secrétaire.

RAPPORT No. 6.—A.

Rapport des diminutions de dépenses dans les contrats en force et effectuées par le département des postes, durant l'année expirée le 30 septembre 1859, indiquant dans chaque cas la route à laquelle cette diminution se rapporte, le nom de l'entrepreneur, le service originellement prescrit par le contrat, le prix origininaire, les raisons qui ont donné lieu à cette diminution, le montant de la réduction dans le prix, et la date depuis laquelle cette réduction a eu lieu.

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Service originellement prescrit par le contrat.	Prix origininaire.	Raison de la diminution.	Réduction faite dans le prix par année.	Date du commencement de la réduction.
De	A						
Harpurhey	Station du che. de fer de Seaforth...	W. Fowler	DIVISION DE LONDON. 2 voyages par semaine.....	\$ 100 00	Parcours diminué: les malles s'échangent à la sta. de Harpurhey.	\$ 40 00	1er janvier 1859.
Thamesville.....	Whitehall et station du chemin de fer..	Wm. Mayhew	2 voyage par semaine jusqu'à Whitehall, et 12 jusqu'à la station du chemin de fer...	120 00	Service diminué pour la fermeture du bur. de pos. de Whitehall...	40 00	1er novembre 1858.
.....	Stittsville.....	John Graham	DIVISION DE KINGSTON. Service tri-hebdomadaire.....	144 00	Parcours diminué de 2½ milles: le courrier n'allant qu'à Hundley.	24 00	1er février 1859.

SIDNEY SMITH,

Maître général des postes.

EDWIN KING,

Secrétaire.

RAPPORT No. 7.

RAPPORT de toutes amendes imposées et déductions faites sur la paie des entrepreneurs pour avoir manqué de délivrer la malle au temps dit ou pour toute autre cause, indiquant les noms des entrepreneurs, la nature du délit, la route sur laquelle il a eu lieu, le montant de l'amende, l'époque à laquelle elle fut imposée, si elle a été remise, et pour quelle raison,—durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Nature de l'infraction.	Date de l'amende.	Montant.	Si elle a été remise, et pour quelle raison.
De.	A.					
Chatham	St. Thomas	P. D. Bissell	DIVISION DE LONDON. Pour avoir laissé les malles exposées à la pluie.....	29 mars 1859.	\$ 10 00	Remise parce que le service a été fait ensuite avec plus d'attention.
London	Sta. de ch. de f. du G.T.	J. Jennings	Arrivé tard deux fois avec les malles à la station du chemin de fer.....	30 décembre 1858... 11 mars 1859	5 00	Remise parce qu'il y a eu généralement ponctualité.
Fergus	Guelfh	Jones et Kirkendall.	DIVISION DE TORONTO. Malle délivrée trop tard à Guelfh pour être expédiée par le train de l'est du matin.....	27 janvier 1859.....	5 00	Pas remise.
Elora.....	Walkerton	William Wilson	Oubli de la part du courrier de servir Walmer.....	7 mars 1859.....	3 00	do
Guelfh	Sta. de ch. de f. du G.T.	Jones et Kirkendall.	Malle transportée trop tard à la station pour les trains	17 mars 1859	5 00	do
Belleville	Sta. de ch. de f. du G.T.	H. Taylor.....	DIVISION DE KINGSTON. Malle arrivées deux fois trop tard à la station.....	13 décembre 1858 ...	5 00	do
Brighton	Kingston.. ..	Edward Howard.....	Le courrier deux fois ivre pendant qu'il transportait les malles	27 avril 1859	5 00	do
Colborne	Sta. de ch. de f. du G.T.	G. W. Webb.....	Malles arrivées deux fois tard à la station.....	8 décembre 1858.....	5 00	do
Kingston	do	P. Lennan	Malle arrivée trop tard à la station pour le trains est..	22 octobre 1858.....	5 00	do
Malbaie	Québec.. ..	J. Gauthier	DIVISION DE QUÉBEC. Généralement irrégulier dans l'acquit de ce service..	9 avril 1859.	10 00	do

RAPPORT No. 8.

LISTE des bureaux de poste établis en Canada durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom du bureau de poste.	Township ou seigneurie.	Comté ou division électorale.	Nom du maître de poste	Date de la mise en opération.
Allendale	Innisfil	Simcoe, D. S.	B. Sheridan	1er juin 1859.
Alliston	Tecumseth	Simcoe, D. S.	George Fletcher	1er février 1859.
Antrim	Fitzroy	Carleton	David Sloane	1er février 1859.
Armitage	Hope	Durham, D. E.	J. W. Stevenson..	1er mai 1859.
Arthabaska, Station...	Arthabaska	Arthabaska	Louis Foisy..	1er décembre 1858.
Ashburnham	Otanabee	Peterboro'	R. D. Rogors	1er janvier 1859.
Bethany	Manvers	Durham, D. E.	F. Bleakley	1er mai 1859.
Bridgewater	Elzevir	Hastings, D. N.	Jabez Colwell	1er novembre 1858.
Brooksdale	Zorra Ouest	Oxford, D. N.	John Innis	1er mai 1859.
Brudenell	Brudenell	District de Nipissing..	Charles E. Hirsh	1er septembre 1859.
Buckhorn	Harwich	Kent	Hugh McPherson	1er octobre 1858.
Buckland	Buckland	Bellechasse	C. Goulet	1er juillet 1859.
Caldwell	Caledon	Peel	Patrick Murphy	1er décembre 1858.
Camborne	Hamilton	Northumberl'd, D. O..	George Stewart	1er novembre 1858.
Chateauguay	Chateauguay	Chateauguay	Narcisse Mallet	1er juillet 1859.
Cloyne	Barrie	Frontenac	Eli Clark	1er janvier 1859.
Collfield	Litchfield	Pontiac	Michael Hughes	1er août 1859.
Côteau Station	Soulanges	Soulanges	Rodger Duckett	1er juin 1859.
Crinan	Aldboro	Elgin, D. O.	D. McIntyret	1er juin 1859.
Dalston	Vespra	Simcoe, D. N.	H. A. Clifford	1er mars 1859.
Danforth	Scarboro'	York, D. E.	Henry Hogarth	1er avril 1859.
Devizes	London	Middlesex, D. E.	B. Armstrong	1er mars 1859.
Dorking	Maryboro'	Wellington, D. N.	John Watson	1er avril 1859.
Durance	Enniskillen	Lambton	Daniel Durance	1er avril 1859.
Eddystone	Haldimand	Northumberl'd, D. O..	Joseph Noble	1er octobre 1858.
Ellengowan	Ligne de division de Brant et Elderslie...	Bruce	John Hopper	1er octobre 1858.
Elmvale	Flos	Simcoe, D. N.	William Harvey	1er juin, 1859.
Embrun	Russell	Russell	Joseph Larochelle	1er novembre 1858.
Epping	Euphrasia	Grey	John Benson	1er décembre 1858.
Flinton	Kaladar	Addington	Sidney Way	1er décembre 1858.
Galway	Galway	Peterboro'	Thomas Probert	1er avril 1859.
Glanmire	Tudor	Hastings, D. N.	J. Richardson..	1er décembre 1858.
Halloway	Thurlow	Hastings, D. S.	William Peck	1er avril 1859.
Harley	Burford	Brant, D. O.	J. L. McClennan	1er avril 1859.
Havelock	Belmont	Peterboro'	Peter Pearce	1er janvier 1859.
Hazeldean	Goulburn	Carleton	John Young	1er février 1859.
Hebron	Elma	Perth	F. Ellis	1er mai 1859.
Homer	Grantham	Lincoln	William Smith, Jr.	1er mai 1859.
Hyde Park Corner	London	Middlesex, D. E.	R. W. Johnstone	1er juillet 1858.
Ivy	Esssa	Simcoe, D. S.	T. McDonald	1er octobre 1858.
Kilmarnock	Wolford	Grenville, D. N.	George Newsome	1er avril 1859.
Kinmount	Somerville	Victoria	John Hunter	1er avril 1859.
Lac Beauport	St. Dunstan	Québec,	Joseph Magill	1er mai 1859.
Lime Lake	Hungerford	Hastings	Jamds Jarmin	1er février 1859.
Macnider	Macnider	Rimouski	O. A. Lamontagne	1er mai 1859.
Mansfield	Mulmur	Simcoe, D. S.	M. Colquhoun	1er octobre 1858.
Marden	Guelph	Wellington, D. S.	C. McD. Blyth	1er mars 1859.
Marmion	Sullivan	Grey	Thomas Brown	1er janvier 1859.
Mawcook	Granby	Shefford	L. N. Hungerford	1er février 1859.
Meyersburg, ouv. de N.	Seymour	Northumberland, D.E.	Henry Daniels	1er septembre 1859.
Milliken	Markham	York, D. E.	M. Sanders	1er avril 1859.
Minden	Minden	Peterboro' .....	.....	1er avril 1859.
Monkton	Elma	Perth	E. Greensides	1er décembre 1858.
Montague	Montague	Lanark, D. S.	John Telford	1er avril 1859.
Mountjoy .....	.....	Soulanges	Finlay McCuaig	1er avril 1859.
North Wakefield	Wakefield	Ottawa	A. Pritchard	1er mai 1859.
Oil Springs	Enniskillen	Lambton	John Bartley	1er avril 1859.
Ossian	Enniskillen	Lambton	George McPherson	1er mars 1859.
Petawawa	Petawawa	Renfrew	Charles Young	1er mai 1859.
Renton	Townsend	Norfolk	Henry Sterling	1er avril 1859.

RAPPORT No. 8--(Suite.)

LISTE des bureaux de postes établis en Canada durant l'année expirée le 30 septembre 1859

Nom du bureau de poste.	Township ou seigneurie.	Comté ou division électorale.	Nom du maître de poste.	Date de la mise en opération.
Riceburg	Stanbridge.....	Missisquoi	C. Vincent	1er décembre 1859.
Rokeyby.....	Sherbrooke	Lanark, D. S.....	J. G. Campbell.....	1er avril 1859.
Roseneath	Alnwick.....	Northumberland, D. O.	John Harrison.....	1er mai 1859.
St. Anaclet.....	St. Anaclet.....	Rimouski	P. A. Parant	1er juillet 1859.
St. Evariste de Forsyth	Beauce	Beauce	M. Beaudoin	1er janvier 1859.
St. Flavien.....	St. Flavien.....	Lotbinière	Lazare Bedard	1er février 1859.
St. Juste.....	.....	Champlain	Pierre O. Trudelle.....	1er mai 1859.
St. Justin .....	.....	Maskinongé.....	Louis St. Antoine.....	1er mars 1859.
St. Hubert .....	.....	Chambly.....	M. Vincent.....	1er mars 1859.
St. Onézime.....	.....	Kamouraska	Clément Dubé.....	1er février 1859.
St. Lambert.....	Laprairie	Chambly.....	William Brown.....	1er juin 1859.
Sandfield	Charlottenburg	Glengary	Archibald McDonald..	1er octobre 1859.
Sandy Beach.....	Baie de Gaspé Sud ...	Gaspé	W. Bailey.....	1er août 1859.
Shamrock.....	Admaston.....	Renfrew	Patrick Gorman.....	1er septembre 1859.
Shantz	Waterloo	Waterloo, D. N.....	A. Mesner.....	1er août 1859.
Skye.....	Kenyon	Glengary	J. R. McKenzie.....	1er novembre 1859.
Spring Arbor(ou.de n.)	Walsingham	Norfolk.....	John W. Hazen.....	1er février 1859.
Stromness	Sherbrooke.....	Haldimand.....	L. McCallum	1er janvier 1859.
Thorndale.....	Nissouri Ouest.....	Middlesex, D. E.....	J. M. Read.....	1er avril 1859.
Townsend Centre	Townsend.....	Norfolk	Hiram Slaght	1er avril 1859.
Treadwell (ouv.de n.)	Plantagenet	Prescott.....	William Lendrum.....	1er février 1859.
Verona	Portland	Frontenac.....	George Clark.....	1er novembre 1859.
Wanstead	Plympton	Lambton.....	Theodosia Ball	1er août 1859.
Waverly	Flos	Simcoe, D. N.....	Alexander Kettle	1er octobre 1859.
Warrington	Nottawasaga	Simcoe, D. N.....	Jesse Peckham	1er mai 1859.
Windfield.....	Peel.....	Wellington, D. S.....	J. B. Killborne	1er février 1859.
Woodslee	Maidstone	Essex	W. S. Lindsay.....	1er octobre 1859.
Yarker	Camden	Addington	J. A. Shibley.....	1er mars 1859.

EDWIN KING,
Secrétaire.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

RAPPORT No. 8.---(Suite.)

LISTE des bureaux des poste fermés en Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom du bureau de poste.	Township ou seigneurie.	Comté ou division électorale.	Nom du maître de poste.	Raison pour les fermer.
Alnwick	Alnwick	Northumberland, D. O.....	R. Mulholland.....	Fermé lors de l'ouverture du bureau de Roseneath.
Ashfield	Ashfield	Huron.....	Joseph Cline	Le maître de poste ayant résigné, on n'a pu lui trouver de suc. capable.
Elmgrove	Essa	Simcoe, D. S.....	G. Latimer.....	do do do
Henderson's Corners	Emily	Victoria	R. Morton.....	Après la résignation du maître de poste il ne fut pas jugé nécessaire de maintenir ce bureau.
Lakeland	Innisfil	Simcoe, D. S.....	James Vance.....	do do do
Merton	Nelson	Halton	John Morrison	Le M. de P, étant décédé, on n'a pu lui trouver de successeur capable.
Morgantown	Erin.....	Wellington, D. S.	W. H. Crewson ...	Le M. de P. ayant résigné, on n'a pu lui trouver de successeur.
Newry.....	Manvers.....	Durham, D. E.....	James Jones	do do do
St. Jean [Ouest]	Pelham.....	Welland	Mrs. S. Rich	do do do
Spooener Pond .....	.....	Richmond.....	George Hutton ...	Après la résignation du maître de poste, il ne fut pas jugé à propos de tenir davantage ce bur. ouvert.
Spring Arbor.....	Walsingham	Norfolk.....	A. McRae.....	Le M. de P. ayant résigné, on n'a pu lui trouver de successeur capable.
Stittsville	Goulburn	Carleton	A. Alexander, jr..	Fermé lors de l'ouverture du bureau de poste d'Hazledean.
Tamarack.....	Bécancours, stat. de chemin de fer	Megantic	P. H. Prince	Le M. de P. ayant résigné, on n'a pu lui trouver de successeur capable.
Vallentyne	Brock	Ontario, D. N.....	H. Brethour.....	Le M. de P. ayant été destitué, on n'a pu lui trouver de successeur capable
Wainfleet, Centre	Wainfleet	Welland.....	L. S. Yokom	Le M. de P. ayant été destitué, on n'a pu lui trouver de succes, capable.
Whitehall.....	Camden	Kent.....	James Shaw	do do do

EDWIN KING,
Secrétaire.SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes

RAPPORT No. 8—(Suite.)

RAPPORT des nouvelles routes postales établies en Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

ROUTE.		Quand établies.	No. de fois par semaine.	Distances en milles.
De	A			
DIVISION DE LONDON.				
Devizes.....	Elginfield.....	1er mars 1859	Une	8
London.....	Station de chemin de fer G. T..	1er octobre 1858	Vingt-quatre	1
Lakeside.....	Nissouri	Do do	Trois	9
Listowell	Mitchell	1er décembre 1858.....	Trois	22
Moore	Ossian.....	1er mars 1859	Une	20
Oban.....	Station de chemin de fer.....	1er janvier 1859	Six.....	3
Oil Springs	Wyoming	1er avril 1859	Une	13
Port Sarnia	Station de chemin de fer.....	1er janvier 1859..	Douze	100 v'rgs-
Port Maitland.....	Stromness.....	1er janvier 1859..	Trois	2 miles
Port Dover.....	Benton	1er avril 1858.....	Une	5
Strathroy	Station de chemin de fer	1er janvier 1859.....	Douze	$\frac{1}{2}$
Sparta.....	St. Thomas.....	1er avril 1859	Trois..	12
Strathroy	Wisbeach	1er janvier 1859	Six.....	12
St. Marys	Station de chemin de fer.....	1er octobre 1858	Vingt-quatre	$1\frac{1}{2}$
Thorndale	do do	1er avril 1859	Douze	$\frac{1}{2}$
Watford	do do	1er janvier 1859.....	Six.....	$\frac{1}{4}$
Warwick.....	do do	2er janvier 1859	Six.....	7
Wyoming	do do	1er avril 1859	Six..	1-16
Wanstead.....	do do	1er août 1859.....	Six.....	4-16
DIVISION DE TORONTO.				
Bethany	Station de chemin de fer.....	1er mai 1859	Douze	2-16
Bewdley	Port Hope	do	Six.....	10
Bowmore	Station de Nottawasaga.....	1er septembre 1859	Trois	6
Caldwell	Sligo	1er octobre 1858	Deux	5
Caledon, East	Kilmanagh.....	1er juillet 1859.....	Deux	4
Creek Bank	Winfield.....	1er février 1859.....	Une	5
Chatsworth	Marmion	1er mars 1859	Une	8
Danforth.....	Woburn	1er avril 1859	Deux	$7\frac{1}{2}$
Elmvale	Chemin de Penetanguishène.....	1er juin 1859	Une	4
Epping..	Griersville	1er décembre 1858	Une	6
Georgetown	Scotch Block.....	1er mars 1859	Trois	9
Hornby.....	Milton.....	do	Six	6
Ivy	Thornton	1er octobre 1858	Deux	5
Manchester	Greenbank	1er novembre 1858.....	Deux	8
Miliken.....	Unionville.....	1er avril 1859	Deux	3
Omagh	Chemin de Bronte.....	1er mars 1859	Trois.....	3
Philipsburgh	Wellesley	1er avril 1859.....	Six.....	6
DIVISION DE KINGSTON.				
Alfred.....	L'original	1er octobre 1858.....	Trois	13
Ashburnham	Peterboro'	1er janvier 1859.....	Douze	$\frac{1}{4}$
Alfred	Treadwell	1er février 1859	Deux	8
Addison	Station de chemin de fer.....	1er juillet 1859	Six.....	7
Arnprior.....	Castleford.....	22 août 1859	Six.....	13
Almonte	Arnprior.....	do	Six.....	20
Brockville	Sta. de ch. de fer de Buff. et Ont.	18 février 1859	Douze	$\frac{1}{2}$
Bell's Corners	Hazeldean	1er février 1859.....	Deux	4
Bobcaygeon.....	Minden.....	15 mai 1859	Une	30
Brudenell	Sebastopol	1er septembre	Une	12
Caintown.....	Mallorytown	1er novembre 1858.....	Deux	$4\frac{1}{2}$
Carleton Place.....	Station de chemin de fer.....	22 août 1859	Douze	$\frac{1}{2}$
Carp	Huntly Ouest.....	1er mai 1859	Trois	12
Embrun	Russell	1er novembre 1858.....	Une	5
Frankville	Station de chemin de fer.....	1er juillet 1859	Six.....	11
Franktown.....	do do	22 août 1859	Douze	$1\frac{1}{2}$
Glenmire	Madoc	15 décembre 1859.....	Une	26

RAPPORT No. 8.—(Suite)

RAPPORT des nouvelles routes postales établies en Canada, durant l'année expirés le 30 septembre, 1859.

ROUTES.		Quand établies.	No. de fois par semaine.	Distance en milles.
De	A			
Havelock	Norwood.....	1er janvier 1859	Une	8
Iroquois	Winchester, Ouest.....	1er novembre 1858	Trois	29
Kenyon	Skye	do	Une	7½
Kene.....	Norwood	1er mai 1859	Trois	17
Kilmarnock.....	Smith's Falls.....	1er avril 1859	Deux	6½
Lime Lake.....	Roblin	1er février 1859.....	Une	10
Moira	Smithville	1er octobre 1859	Trois	9
Merrickville.....	Station de chemin de fer.....	18 février 1859	Six.....	9
North Augusta ..	do	22 août 1859	Six.....	4½
Port Elmsley.....	do	22 février 1859	Trois.....	1½
Perth.....	do	19 février 1859	Douze	½
Petawawa.....	Pembroke.....	1er mai 1859	Une	10
Smith's Falls.....	Station de chemin de fer.....	18 février 1859	Douze	½
Bridgewater.....	Tweed.....	1er novembre 1859.....	Deux	4½
DIVISION DE MONTRÉAL.				
Brome	"Dalglish"	1er juillet 1869	Six.....	1½
Calumet Islands..	Collfield	1er août 1859.....	Trois	1
Lambton.....	Robinson	1er janvier 1859	Trois	36
Lochaber	Ste. Angelique.....	1er mars 1859	Trois	7
Maskinongé.....	St. Justin.....	1er mars 1859	Deux	5
Riceburg	Stanbridge, Est	1er décembre 1858	Trois	1½
DIVISION DE QUÉBEC.				
Buckland.....	St. Lazare.....	1er juillet 1859	Une	15
St. Anaclet.....	Rimouski	do	Une	7
St. Lambert.....	St. Henri	1er juin 1859	Deux	11
St. Onézime.....	St. Anne la Pocatière	1er février 1859.....	Deux	6
St. Stanislas	St. Juste.....	do	Deux	15
St. Flavien.....	Station de chemin de fer.....	1er mai 1859	Deux	4

SIDNEY SMITH,

Maître Général des Postes.

EDWIN KING,

Secrétaire.

RAPPORT No. 8.—(Suite.)

RAPPORT de toutes les routes postales discontinuées durant l'année expirée le 30 septembre 1859, indiquant le cas de chaque route discontinuée, et la raison pour ce faire.

Route,		Distance en Miles.	No. de fois par semaine.	Date de Discontinuation.	Motifs de discontinuation.
De	A				
Brantford	Cainsville	3	3	7 fév. 1859	Cainsville desservi maintenant par le bureau de poste du chemin de fer.
Eastwood	Woodstock	4½	6	1er déc. 1858	Eastwood desservi maintenant par le bureau de poste du chemin de fer.
Ennis	Oban	10	1	1er avril 1859	Ennis desservi maintenant de Wyoming.
Harpurhey	Seaforth station	1½	12	1er janv. 1859	Harpurhey desservi maintenant de la station d'Harpurhey.
Lakeside	St. Marys	14	3	1er oct. 1858	Service devenu inutile.
Mount Brydges	Strathroy	8	6	1er janv. 1859	Strathroy desservi directement par chemin de fer.
Sparta	Port Stanley	8	3	1er avril 1859	Sparta maintenant desservi par St. Thomas.
Thamesville	Whitehall	6½	2	1er nov. 1858	Whitehall, bureau fermé.
DIVISION DE LONDON.					
Acton	Milton	11	3	1er mars 1859	Remplacé par la route entre Georgetown et Scotch Block.
Do	Morgantown	3	6	1er janv. 1859	Morgantown, bureau fermé.
Ayr	Roseville	5	3	1er juillet 1859	Considéré inutile.
Bell Ewart	Lakeland	7½	6	1er octobre 1858	Lakeland, bureau fermé.
Bowmore	Nottawa	5	3	1er sept. 1859	Remplacé par la route entre Rowmore et la station de Nottawasaga.
Epsom	Greenbank	5	3	1er nov. 1858	do do do Manchester et Greenbank.
Horning's Mills	Osprey	7½	1	1er sept. 1859	Considéré inutile.
Kilmanagh	Sligo	5	1	1er juillet 1859	Remplacé par la route entre Caledon Est et Kilmanagh.
Manvers	Newry	5	1	1er avril 1859	Newry, bureau fermé.
Mill Brook	Sth. Monaghan	6	6	1er mai 1859	Remplacé par la route entre Port Hope et Monaghan Sud.
Omagh	Oakville Road	2½	3	1er mars 1859	do do do Omagh et Bronte-Road.
St. Agatha	Wellesley	9	6	1er avril 1859	do do do New Hamburg et Wellesley.
Scarboro'	Woburn	5	2	1er avril 1859	Considéré inutile.
Trafalgar	Hornby	8	6	1er mars 1859	Remplacé par la route entre Georgetown et Milton.
DIV. DE KINGSTON.					
Almonte	West Huntley	10	2	30 avril 1859	Remplacé par la route entre Carp et Huntley Ouest.
Brockville	North Augusta	16	3	20 août 1859	North Augusta maintenant desservi par chemin de fer.
Caintown	Lyn	7	1	31 oct. 1858	Caintown maintenant desservi par Mallorytown.
Heckston	W. Winchester	17	2	30 nov. 1858	Remplacé par la route entre Iroquois et W. Winchester.
Merricksville	Smith's	16	3	18 fév. 1859	do do Merrickville et station de chemin de fer.

RAPPORT No. 8.—Rapport des routes postales discontinuées, etc.—(Fin.)

Route.		Distance en Miles.	No. de fois par semaine.	Date de discontinuation.	Motifs de discontinuation.
De	A				
Norwood.....	Peterboro.....	20	3	30 avril 1859..... DIV. DE MONTRÉAL.	Route devenue inutile.
Georgeville.....	Magog.....	10	3	1 oct. 1858.....	Service inutile pendant l'hiver.
L'Assomption.....	Repentigny.....	8½	6	30 juin 1859.....	L'Assomption desservi par le courrier de Québec et de Montréal.
New Glasgow.....	St. Jérôme.....	10	3	30 avril 1859.....	Inutile, St. Jérôme étant maintenant desservi par Ste. Thérèse.
Richmond.....	Spooner Pond.....	6	2	1 avril 1859.....	Spooner Pond, bureau fermé.
New Liverpool.....	St. Lambert.....	11	2	DIV. DE QUÉBEC. 1 juin 1859.....	St. Lambert maintenant desservi par St. Henri

EDWIN KING,
Secrétaire.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des postes.

RAPPORT No. 9.

Rapport de tous les cas arrivés durant l'année expirée le 30 septembre 1859, où des lettres contenant de l'argent, transmises en Canada par la poste, ont été enlevées, indiquant le détail de chaque cas, et exposant le résultat des démarches faites par le département.

RAPPORT

Rapport de tous les cas arrivés durant l'année expirée le 30 septembre 1859, où les quant le détail de chaque cas, et exposant le résultat

No	Par qui mise en malle.	Où mise en malle.	Muand mise en malle.	Contenu.	Adresse des lettres.	
					Nom.	Place.
42	— Langlois	Toronto	11 fév. 1859.	\$83 00	Jas. Morton	Kingston
43	Révérénd Mr. McCaughey.....	Pickering	19 do ...	10 00	A. Laurie	Bowmanville
44	A. Miller.....	Hollen	23 do ...	14 00	G. R. Sanderson...	Toronto
45	R. M. Hall.....	St. Hyacinthe	24 do ...	30 00	Revd. K. Hall.....	Stanstead.....
46	Mrs. A. Migrette...	Ste. Anne la Poc're	1 mars ...	25 00	Hamel et Frères ...	Québec
47	N. Garland.....	Ashton	9 do ...	16 00	R. Garland	Dunkeld
48	S. Richardson	Pickering.....	12 do ...	\$80, moitié de billets	Margaret Coleman.	Seeley's Bay.....
49	H. Finis.....	Lifford	24 do ...	2 00	W. Matchell.....	Omemeé
50	Nelson Ogg	Well'ton Square ...	28 do ...	56 00	J. Collins.....	Normanby
51	R. Y. Grant.....	Liberty, E. U.....	9 avril ...	120 00	G. L. Scott.....	Vittoria.....
52	E. R. Stinson	Berlin	13 do ...	12 00	H. Racey	Brantford.....
53	P. McNulty	Buckingham	14 do ...	28 00	P. Gallagher.....	Hawkesbury
54	P. Dessaint	Kamouraska	16 do ...	100 00	Thibaudeau Bru- } yère et Cie..... }	Québec
55	D. Campbell.....	Aberfoyle.....	18 do ...	49 00	John Cameron.....	Kinloss
56	J. Cliely.....	Barrie	18 do ...	5 00	E. Dimmock.....	Brantford
57	A. Bilodeau	St. Pacôme	19 do ...	10 00	Mme. H. Bilodeau..	Notre Dame de } la Victoire..... }
58	C. Robertson, Jr....	Toronto	20 do ...	2 00	T. T. Brown	Barrie
59	P. Dutremble.....	Ste. Luce	25 do ...	40 00	J. McNeil	St. Vallier.....
60	C. Paquet.....	Beaumont.....	26 do ...	18 00	C. Dugal.....	L'Anse à Giles.....
61	C. A. Pelletier.....	St. Anne la Poc're	5 mai ...	36 00	F. Cauchon.....	Pointe Lévi
62	R. Shire	Elora.....	9 do ...	4 00	J. Crozier	Berlin.....
63	J. Flanigan.....	Walkerton.....	16 do ...	10 00	C. Clarke.....	Arthur.....
64	P. Poulin	Valleyfield.....	17 do ...	8 00	A. De Martigny...	Beauharnois.....
65	W. Kargus.....	Johnson's Mills.....	16 do ...	5 00	John Kargus	Forrestville, Mich..
66	— Breck	Kingston.....	17 do ...	1000 00	Jas. Dawson.....	Sombra
67	T. Francoeur.....	St. Ours.....	19 do ...	34 00	A. Roy	St. François du Lac
68	R. P. White	Hamilton.....	21 do ...	80 00	Mme. J. White.....	Québec
69	W. Langlin	York Mills.....	24 do ...	9 00	C. Langlin	Selby
70	J. C. Vankoughnet..	Toronto.....	24 do ...	80 00	Mme. Radcliffe.....	Trois Rivières.....
71	T. St. Denis.....	Arnprior.....	31 do ...	20 00	M. St. Denis.....	Le-Foulon.....
72	A. Morin.....	Carp	14 juin ...	0 50	James Bell.....	Perth

No. 9.

lettres contenant de l'argent, transmises en Canada par la postes, ont été enlevées, indiquant les poursuites intentées par le département.

Preuve de la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultats des démarches faites dans chaque cas par le Département.
Non reçue à destination.....	Non enregistrée..	Aucune trace de cette lettre, vu qu'elle n'a pas été enregistrée.
do	Enregistrée.....	Le paquet dans lequel le maître de poste dit que cette lettre a été mise ne s'est pas rendu à Bowmanville. Rien qui indique comment cette lettre a été perdue.
do	do	Le maître de poste d'Hollen n'ayant pas enregistré cette lettre, il a payé ce qu'elle contenait.
do	Non enregistrée..	La lettre a été mise dans la boîte aux lettres de la station du chemin de fer de St. Hyacinthe. Enquête infructueuse.
do	do	Enquête infructueuse. Aucune trace, la lettre n'étant pas enreg.
do	Enregistrée	Le maître de poste d'Ashton ayant omis d'enregistrer cette lettre, il a fait remise du montant de son contenu.
Non reçue à destination	Enregistrée	Le paquet avec lequel le maître de post de Pickering dit que la lettre a été envoyée au bureau de poste sur le chemin de fer, ne s'est pas rendu à ce bureau.
Lettre reçue sans son contenu.	do	L'enquête n'a pu établir comment la perte a eu lieu.
Non reçue à destination.....	do	Le paquet de la malle de Guelph pour Normanby, le 30 mars, ne s'est pas rendu au b. de ce dernier endroit. Enq. infruct.
do	do	} La malle qui contenait ces lettres a été volée près de Brantford, le 14 avril 1859. Criminels poursuivis et condamnés.
do	do	
Reçue seulement \$18.....	do	Le détournement est supposé avoir été fait par le sous-maître de poste d'Hawkesbury. Le maître de p. a fait remise du mont.
Not reçue à destination.....	do	Le paquet renfermant cette lettre ne s'est pas rendu à Québec. Enquête infructueuse.
Reçue seulement \$19.....	do	L'enquête n'a pu établir comment la perte a eu lieu.
Non reçue à destination	Non enregistrée..	Rien n'indique comment la perte a eu lieu.
Lettre reçue sans son contenu.	Enregistrée.....	On ne sait pas si c'est dans le bureau ou ailleurs que la soustraction a eu lieu.
Non reçue à destination.....	Non enregistrée..	Aucun indice qui explique sa perte.
Lettre reçue sans son contenu.	Enregistrée.....	Rien n'indique comment et où la soustraction a eu lieu.
Non reçue à destination	Non enregistrée..	Cette lettre a été mise à la poste pour être enregistrée, mais elle a été expédiée sans l'être. Le maître de poste de Beaumont a reçu ordre de faire remise de cette somme.
Lettre reçue sans son contenu	Enregistrée.....	Rien n'indique comment et où la soustraction a eu lieu.
do	do	Il y a eu lieu de croire qu'elle ne contenait pas d'argent.
Non reçue à destination.....	do	Le paq. de la m. de Bentinck pour Arthur qui cont. soit disant cette let., ne s'est pas rendu au bur. de ce der. end. Enq. infr'e.
Reçue seulement \$7.....	do	Il est incertain si elle contenait la somme mentionnée par le destinataire.
Non reçue à destination.....	do	Le maître de poste de Johnson's Mills ayant émis d'enregistrer cette lettre, a reçu ordre de faire remise du contenu.
do	do	Le maître de poste de Kingston dit que cette lettre a été dirigée sur Chatham, mais le maître de poste de dernier endroit dit que le paquet de la malle ne s'est pas rendu à son bureau. L'enquête n'a pu établir comment la perte avait eu lieu.
Reçue sans son contenu	do	Supposée avoir été détournée par un sous-maître de poste, qui s'est enfui quelque temps après.
Non reçue à destination.....	do	La malle d'Hamilton pour Québec du 21 mai, dans laquelle il est dit que cette lettre a été mise, ne s'est pas rendue au bureau de ce dernier endroit.
do	do	Le maître de poste de York Mills ayant négligé d'enregistrer cette lettre, il a reçu ordre d'en payer le contenu.
do	do	do
do	Non enregistrée..	Enquête infructueuse—aucune trace de cette lettre, qui n'était pas enregistrée.
Reçue seulement \$15.....	Enregistrée.....	L'enquête n'a pu établir où et comment elle a été perdue.
Reçue sans son contenu	do	Rien n'indique où et comment elle a été perdue.

RAPPORT

Rapport de tous les cas arrivés durant l'année expirée le 30 septembre 1859, où des lettres détail de chaque cas, et exposant le résultat

No	Par qui mise en malle.	Où mise en malle.	Quand mise en malle.	Contenu.	Adresse des lettres.	
					Nom.	Place.
73	J. Chadwick.....	York Mills.....	18 juin 1859	\$50 00	E. Snodden.....	Clinton.....
74	J. Cornish.....	Toronto.....	23 do	25 00	G. H. Cornish	do
75	Rev. J. B. Ville- neuve.....	Grande Bay.....	do do	37 00	C. Delagrave et Cie	Québec
76	Louis Lachance.....	Bagotville.....	20 do .....	.....	Jos. Lachance.....	do
77	R. Goodenough.....	Toronto.....	juillet	15 00	Miss Goodenough..	do
78	H. H. Stovel.....	Mount Forest	6 do	20 00	Ross, Mitchell et Cie	Toronto.....
79	Jacob Ross.....	Aultsville	7 do	15 00	A. Ramsay.....	Montréal
80	.....	Lachine.....	do do .....	.....	J. A. Sellick.....	Prescott.....
81	W. Colville.....	Toronto.....	18 do	80 00	Whitney, et Cie...	Atherly.....
82	--- Bates	Princeton	21 do	3 00	A. Bates	Burgessville.....
83	T. Mulrooney.....	Bassin de Gaspé....	22 do	27 00	P. Jennings.....	Québec
84	E. S. Howard.....	Belleville.....	3 août	11 00	Scott Marshall	Frankford..
85	Maître de poste	Blessington	9 do	4 00	Maître Général des postes	Québec.....
86	Mr. Kent	Leeds, C. E.....	10 do	10 00	Mrs. C. Kent.....	Minden
87	Jos. Fafard.....	L'Islet	13 do	40 00	Thibaudeau, Bruyère, et Cie..	Québec.....
88	G. Fortin.....	do	do do	16 00	Laurie et Cie.....	do
89	Mr. McDonald	do	do do	17 00	Mrs. McDonald	St. Hyacinthe.....
90	.....	Hamilton	6 sept. do	24 00	Thos. Ross.....	Québec.....
91	J. Anderson.....	Ormsdown.....	13 do	4 05	J. C. Geikie	Toronto
92	J. Manear	Barrie	17 do	11 00	T. Wilson	Walmer.
93	W. Wylie.....	Cape Rich	20 do	13 50	R. J. Wylie	Toronto
94	J. R. Sanders.....	London	26 do	40 00	J. Laidlaw	do
95	F. Hardy	Longwood	30 do	110 00	Mary Hopper.....	L'Amaroux.....

No. 9.—(Suite.)

contenant de l'argent, transmises en Canada par la poste, ont été enlevées, indiquant le des poursuites intentées par le département.

Preuve de la perte ou soustraction	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultats des démarches faites dans chaque cas par le Département.
Non reçue à destination	Enregistrée	Ayant négligé d'enregistrer cette lettre, le maître de poste de York Mills a reçu ordre de faire remise du montant de son contenu.
do	Non.....	Aucune trace, vu qu'elle n'a pas été enregistrée.
do	Enregistrée	} Le paquet de la malle qui renfermait ces lettres n'est pas parvenu à Québec. Enquête encore pendante.
do	do	
do	Non.....	Aucune trace n'ayant pas été enregistrée.
do	do	Il n'y pas lieu de croire que la soustraction s'est faite dans aucun bureau de poste.
do	do	Aucune trace, à défaut d'enregistrement.
do	Enregistrée	Le paquet de la malle de Lachine désigné comme codtenant cette lettre, est perdu. Enquête infructueuse
Que \$62 reçues	do	Rien qui indique comment et où la soustraction a eu lieu.
Reçue sans son contenu	do	Il n'a pas lieu de croire que la soustraction s'est faite dans un bureau de poste.
Non reçue à destination.....	Non.....	Aucune trace, vu qu'elle n'a pas pas été enregistrée.
Que \$7 reçues	Enregistrée	L'enquête n'a pu établir comment et où la lettre a été perdue.
Non reçue à destination.....	Non	Aucune trace, cette lettre n'ayant pas été enregistrée.
Reçue sans contenu.....	Enregistrée.....	Enquête encore pendante.
Non reçue à destination	do	} Le paquet désigné comme renfermant cette lettre, n'a pas été reçu à Québec. Rien n'indique où et comment la perte a eu lieu.
do	do	
do	do	} Le paquet de la malle dans lequel il est dit que cette lettre a été mise, a été volé en route pour Québec, mais rien n'indique où ni par qui.
do	do	
do	do	Le paquet de la malle d'Ormsdown pour Montréal du 13 sept. n'est pas parvenu à ce dernier lieu. Enquête infructueuse.
Reçue sans contenu.....	do	Aucune preuve démontrant comment la soustraction a été faite
Non reçue à destination	do	Ayant négligé d'enregistrer cette lettre, le maître de poste de Cap Rich a reçu ordre de faire remise du montant de son contenu:
do	Non.....	Aucune trace, cette lettre n'ayant pas été enregistrée.
Que \$80 reçues.....	Enregistrée	Lettre envoyée par erreur à Détroit, E. U., où il y a tout lieu de croire que la soustraction a eu lieu.

RAPPORT No. 9.

RAPPORT de tous les cas arrivés durant l'année expirée le 30 septembre 1859, de la soustraction ou perte des lettres contenant de l'argent.—(Fin.)

R E C A P I T U L A T I O N .

Lettres que l'on a prétendu n'être pas parvenues à leur destination dans les malles par lesquelles elles ont été ou auraient dû être expédiées.....	19
Dans des malles qui ne sont pas du tout parvenues à leur destinations, il y avait un nombre de lettres enregistrées de.....	22
Cas de prétendues soustractions du contenu, ou partie du contenu des lettres, sans preuves pour expliquer où la perte a eu lieu	18
Lettres perdues ou soustraites dans les bureaux de poste, leur contenu étant remboursé par les maîtres de poste sur lesquels la responsabilité semblait retomber.....	13
Cas où des lettres ou leur contenu a été volé dans le bureau de poste.....	23
	<hr/>
Total.....	95
	<hr/>
Sur ces lettres étaient enregistrées	76
Do do non enregistrées	19
	<hr/>
Total.....	95
	<hr/>

EDWIN KING,
Secrétaire.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des postes.

RAPPORT No. 10.

INDIQUANT les bureaux d'expédition d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 septembre 1859, le comté dans lequel chaque bureau est situé, le nombre et le montant des mandats d'argent émis et payés, le montant de la commission perçue par chaque bureau respectivement—distinguant, relativement à la commission, la part allouée comme compensation au maître de poste, et la part afférente au revenu, dans chaque cas.

Bureau d'expédition d'argent.	Comté.	Nom. d'ord. émis.	Montant des ordres émis.	Commission afférente au revenu.	Nom. d'ord. payés.	Montant des ordres payés.	Commission allouée aux maît. de pos.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Albion	Peel	50	1739 46	8 29	5	261 15	4 71
Almonte	Lanark	24	1311 81	6 56	9	161 16	3 79
Amherstburgh	Essex	162	9136 07	44 50	33	1173 14	24 40
Angus	Simcoe	23	931 13	4 44	.....	.....	2 21
Arkona	Lambton	3	182 00	1 0	.....	.....	0 50
Aultsville	Stormont	8	435 55	2 27	.....	.....	1 13
Aurora	York	85	3120 98	15 64	5	100 23	7 96
Aylmer, Canada E.	Ottawa	28	1094 02	4 59	16	650 95	3 51
Aylmer, Canada O.	Elgin	20	388 78	1 68	16	668 74	1 37
Ayr	Waterloo	129	6046 48	28 90	38	1272 96	16 80
Barrie	Simcoe	95	2733 92	4 18	182	7776 37	16 37
Bath	Addington	221	18589 01	95 67	14	439 41	46 48
Bayfield	Huron	126	6960 06	33 06	22	1071 57	19 24
Beachville	Oxford	27	1295 74	5 43	18	1025 26	4 62
Beamsville	Lincoln	83	2707 51	11 69	14	347 43	6 46
Beaverton	Ontario	24	1662 75	8 23	6	166 30	4 42
Belleville	Hastings	239	7490 69	33 06	141	6152 14	24 89
Bentinck	Grey	207	6047 51	23 58	95	4087 45	19 57
Berlin	Waterloo	862	59722 59	299 34	108	5096 05	159 26
Berthier (en haut)	Berthier	74	3343 66	9 70	13	556 54	15 71
Bondhead	Simcoe	2	65 20	0 37	.....	.....	0 18
Bothwell	Kent	51	1176 52	5 89	7	424 43	3 71
Bowmanville	Durham	50	948 99	2 75	58	1536 20	4 20
Bradford	Simcoe	38	1016 73	4 37	18	777 79	3 53
Brampton	Peel	127	8068 10	36 56	71	3344 31	26 34
Brantford	Brant	331	8713 04	27 03	341	14139 56	39 97
Brighton	Northumberland ..	11	341 57	1 46	20	376 22	1 44
Brockville	Leeds	102	4203 29	4 53	250	13310 54	27 22
Brooklin	Ontario	8	557 00	2 61	5	160 08	1 54
Burford	Brant	20	845 91	3 72	14	458 54	2 68
Carleton Place	Lanark	143	8073 69	41 67	11	204 50	20 38
Cayuga	Haldimand	83	4148 52	19 06	57	2163 33	13 54
Chambly	Chambly	236	13135 04	67 21	10	218 42	33 99
Chatham, Canada O.	Kent	363	8936 46	37 28	198	6549 15	30 87
Chippawa	Welland	74	1795 59	3 35	110	4957 43	11 00
Clifton	Welland	73	2863 34	10 86	66	2656 95	10 39
Clinton	Huron	182	9396 65	45 84	63	3148 36	28 76
Coaticook	Stanstead	16	451 68	1 82	18	466 21	1 68
Cobourg	Northumberland ..	155	3606 83	12 36	155	4787 00	15 94
Colborne	Northumberland ..	29	483 16	2 55	6	95 55	1 45
Collingwood	Simcoe	22	1141 44	5 23	9	418 12	3 37
Compton	Compton	11	519 16	0 47	5	81 25	3 63
Cookstown	Simcoe	53	1216 23	5 74	1	8 00	2 86
Cooksville	Peel	1	127 00	0 58	1	21 00	0 32
Cornwall	Glengarry	119	5980 50	22 49	105	5884 62	22 26
Craighurst	Simcoe	2	89 25	0 50	.....	.....	0 25
Credit	Peel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Danville	Richmond	3	140 00	0 63	1	10 00	0 32
Dereham	Oxford	113	5472 64	27 14	20	1004 92	15 41
Dickinson's Landing ..	Stormont	17	964 06	4 48	10	288 24	2 77
Drummondville, C. O.	Welland	39	1471 89	5 10	27	1057 38	6 05
Dundas	Wentworth	107	3137 39	3 48	247	10248 23	20 92
Dunnville	Haldimand	49	2332 38	9 73	47	2141 41	8 97
Elora	Wellington	131	4076 63	17 34	77	3013 25	14 31
Embro'	Oxford	127	7869 73	39 39	10	530 60	21 36
Erin	Wellington	13	184 74	1 07	5	70 29	0 58
Etobicoke	York	4	500 00	2 38	3	110 00	1 37

RAPPORT No. 10.—Indiquant les bureaux d'expédition d'argent en opération pendant l'année, etc.—*Suite.*

Bureau d'expédition d'argent.	Comté.	Nom. d'ord. émis.	Montant des ordres émis.	Commission afférente au revenu.	Nom. d'ord. payés.	Montant des ordres payés.	Commission allouée aux maît. de pos.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Fergus	Wellington	111	4748 03	18 70	78	4141 70	17 05
Fingal	Elgin	26	989 18	4 71	4	71 53	2 49
Fort Erie	Welland	75	2303 03	10 15	19	542 08	6 10
Galt	Waterloo	133	4247 02	8 23	282	11160 54	25 12
Gananoque	Leeds	50	2118 94	9 93	16	548 84	6 07
Georgetown	Halton	76	3341 49	14 51	57	2237 49	11 69
Georgina	York	3	75 00	0 41	1	24 13	0 24
Glenallen	Wellington	93	2276 88	11 39	12	420 85	6 46
Goderich	Huron	168	5869 02	19 35	320	9601 11	26 65
Grafton	Northumberland	17	661 33	3 04	14	562 16	2 56
Granby	Shefford	49	2671 48	13 00	13	399 84	7 25
Grimsby	Lincoln	49	2144 84	8 30	31	2012 29	7 95
Guelph	Wellington	437	13720 65	55 41	269	9955 21	46 29
Hamilton	Wentworth	474	15388 21	117 10	2681	160958 07	.....
Harpurhey	Huron	70	2441 92	11 90	7	227 71	6 35
Harriston	Wellington	.....	.....	.....	2	131 45	0 16
Hatley	Stanstead	5	235 75	1 12	3	83 29	0 73
Hawkesbury	Prescott	49	3598 32	19 76	10	515 73	7 84
Hespeler	Waterloo	19	330 78	1 63	2	30 85	0 97
Holland Landing	York	17	806 57	3 33	11	578 47	2 47
Huntingdon	Huntingdon	95	3886 71	16 78	10	440 53	9 17
Indiana	Haldimand	10	231 90	1 09	1	35 42	0 66
Industrie	Joliette	5	178 55	0 84	3	23 00	0 46
Ingersoll	Oxford	114	3458 01	11 74	129	3998 56	14 51
Inverhuron	Bruce	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Iroquois	Dundas	17	1075 87	5 62	1	10 00	2 38
Kamouraska	Kamouraska	97	5097 65	19 61	6	312 46	19 69
Keene	Peterboro'	105	3034 22	16 13	2	72 00	8 22
Kemptville	Grenville	38	1494 70	5 99	20	1113 86	5 06
Kincardine	Bruce	67	3205 83	11 27	81	4125 02	13 38
Kingston	Frontenac	338	11442 88	88 05	604	22921 23	.....
L'Original	Prescott	121	5234 42	25 66	15	582 04	13 89
Lachine	Jacques Cartier	1	57 00	0 05	16	207 51	0 40
Lachute	Argenteuil	33	1197 30	5 07	14	474 70	3 43
Lacolle	St. Johns	26	2137 31	10 24	5	254 73	5 66
Lanark	Lanark	70	3721 01	17 47	7	189 78	11 18
Laprairie	Laprairie	16	480 89	2 09	9	280 39	1 56
Leeds	Megantic	92	5075 44	25 44	7	179 71	13 01
Lennoxville	Richmond	18	614 51	2 56	12	437 08	2 09
Lindsay	Victoria	99	2851 71	13 17	36	1335 47	9 08
Listowell	Perth	9	77 73	0 41	.....	.....	0 19
Lloydtown	York	14	537 77	2 71	4	49 84	1 44
London	Middlesex	487	13864 35	106 70	708	29898 42	.....
Longueuil	Chambly	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lyn	Leeds	99	3352 40	15 33	7	345 53	8 32
Manilla	Victoria	16	469 47	2 31	.....	.....	1 14
Markham	York	17	888 71	4 07	16	387 48	2 68
Melbourne	Richmond	67	3328 57	14 48	43	1674 66	10 37
Merrickville	Grenville	451	38574 72	193 74	32	1226 52	99 23
Mill Brook	Durham	38	930 10	4 23	12	317 27	2 72
Milton, Canada W	Halton	301	22885 18	114 66	47	1790 67	60 55
Mitchell	Perth	290	11818 88	56 13	75	3538 44	34 72
Montmagny	Montmagny	31	1942 80	9 42	4	33 95	5 17
Montréal	Hochelaga	1033	37594 00	285 15	4193	224349 60	.....
Mono Mills	Simcoe	3	147 00	0 83	.....	.....	0 42
Morpeth	Kent	151	6336 66	26 66	39	1577 49	20 99
Morrisburgh	Dundas	72	4074 83	19 25	19	792 09	11 35
Mount Brydges	Middlesex	33	795 65	2 80	20	642 00	2 55
Napanee	Lenox	45	2661 45	12 62	28	865 22	7 83
Napierville	Napierville	16	944 95	4 57	3	183 00	2 63
Newboro'	Leeds	78	5262 83	26 07	6	458 40	13 88
Newburg	Addington	44	2107 92	10 61	15	552 65	6 29
Newbury	Middlesex	35	557 57	1 80	10	582 48	2 05
Newcastle	Durham	178	8825 81	43 10	31	933 64	23 85

RAPPORT No. 10.—Indiquant les bureaux d'expédition d'argent en opération pendant l'année etc.—Suite.

Bureau d'expédition d'argent.	Comté.	Nom. d'ord. émis.	Montant des ordres émis.	Commission afférente au revenu.	Nom. d'ord. payés.	Montant des ordres payés.	Commission allouée aux maît. de pos
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
New Hamburg	Waterloo	19	597 01	2 67	12	398 42	2 08
Newmarket	York	90	3232 72	14 76	51	1714 07	10 49
Niagara	Lincoln	1156	89021 29	442 37	204	7670 95	235 53
Nicolet	Nicolet	53	2986 73	15 77	2	74 00	7 63
Norwich	Oxford	217	18695 91	83 04	10	379 43	58 86
North Port	Prince Edward						
Oakville	Halton	106	3183 71	12 64	62	3340 45	12 26
Odessa	Addington	9	241 03	0 91	4	186 00	0 79
Omeme	Victoria				1	2 25	
Orangeville	Wellington	70	3783 57	18 12	18	919 22	10 68
Orillia	Simcoe	291	14205 30	68 95	39	1599 05	37 40
Oshawa	Ontario	*1	16 45		34	861 66	1 01
Ottawa	Carleton	290	9073 54	31 88	266	12044 12	38 37
Otterville	Oxford	63	3984 59	19 08	12	914 50	11 22
Owen Sound	Grey	205	11177 66	44 19	221	10659 71	41 91
Paisley	Bruce	1	100 00	0 50			0 25
Pakenham	Lanark	192	11130 68	54 64	3	114 42	30 21
Palermo	Halton	7	467 55	2 26	8	182 17	1 49
Paris	Brant	342	12436 80	54 42	131	6454 52	39 28
Pembroke	Renfrew	20	779 37	2 96	12	602 73	2 59
Penetanguishène	Simcoe	14	409 65	1 45	14	497 46	1 70
Perth	Lanark	114	3639 78	9 16	127	6069 31	16 89
Peterboro'	Peterboro'	33	1154 04	3 75	72	1707 03	4 90
Philipsburg	Missisquoi	4	278 00	1 27	3	110 87	0 83
Pickering	Ontario	14	824 55	4 23	7	300 30	2 62
Picton	Prince Edward	92	1662 61	4 83	59	2262 72	6 42
Pike River	Missisquoi	47	3796 76	19 43	3	113 52	9 92
Portage du Fort	Pontiac	3	66 65	0 23	1	2 53	0 12
Port Colborne	Welland	16	861 75	4 53	15	182 75	2 57
Port Dalhousie	Lincoln	4	153 00	0 21	8	387 15	0 84
Port Dove	Norfolk	127	5497 36	25 72	33	1209 29	15 18
Port Hopre	Durham	194	4338 24	17 08	105	3525 31	15 12
Port Robinson	Welland	29	1477 42	6 96	22	677 75	4 74
Port Rowan	Norfolk	28	2127 85	9 92	22	1058 49	6 89
Port Sarnia	Lambton	224	7871 19	28 73	197	9030 93	31 67
Port Stanley	Elgin	52	1578 35	7 05	25	1166 23	5 60
Prescott	Grenville	†131	4517 50		270	19082 72	34 93
Preston	Waterloo	12	268 96	0 02	35	1159 50	2 13
Québec	Quebec	560	20429 40	157 85	899	38173 38	
Renfrew	Renfrew	83	6257 82	30 84	20	997 29	17 16
Richmond Hill	York	72	2506 17	12 49	11	199 07	6 66
Rimouski	Rimouski	188	10574 88	54 01	5	178 00	27 29
Rivière du Loup (en bas)	Temiscouata	10	384 50	0 99	23	740 31	1 86
St. Anne la Pocatière	Kamouraska	5	400 00	2 00			1 00
St. Andrews, C. E.	Argenteuil	32	1131 71	4 55	19	879 24	3 90
St. Catherines, C. W.	Lincoln	†159	6406 21		544	38246 35	64 49
St. Eustache	Deux Montagnes	25	967 16	4 41	9	539 92	3 04
St. George	Brant	14	791 12	3 76	11	358 91	2 49
St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	12	738 20	0 96	49	2235 98	4 64
St. Jean, Canada E.	St. Jeans	48	2668 59	12 12	41	1180 76	8 38
St. Mary's (Blanshard)	Perth	330	13448 61	64 51	77	2987 60	37 74
St. Pie	Bagot	4	90 00	0 37			0 18
Ste. Thérèse de Blainville	Terrebonne	1	100 00	0 46	1	36 00	0 29
St. Thomas	Elgin	59	2026 74	5 13	90	4230 95	10 32
Sandwich	Essex	47	2030 41	6 85	53	3409 44	9 30
Saugeen	Bruce	78	3062 09	10 93	71	3434 82	13 22
Seneca	Haldimand	400	23950 38	121 44	35	1066 54	62 71
Shannonville	Hastings	15	721 88	3 54	8	159 01	2 06
Sharon	York	1	64 15	0 40			0 20
Sherbrooke	Richmond	476	32367 83	165 10	37	1418 82	85 15
Simcoe	Norfolk	174	4991 79	15 73	153	7738 80	22 52
Smith's Falls	Lanark	194	12557 23	64 10	33	1211 22	33 85

RAPPORT No. 10.—Indiquant les bureaux d'expédition d'argent en opération pendant l'année etc.—*Suite.*

Bureau d'expédition d'argent.	Comté.	Nom. d'ord. émis.	Montant des ordres émis.	Commission afférente au revenu.	Nom. d'ord. payés.	Montant des ordres payés.	Commission allouée aux maît. de pos.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Smithville	Lincoln	22	942 14	3 53	19	997 39	3 62
Sparta.....	Elgin	12	674 00	3 17	11	509 64	2 53
Stanstead	Stanstead.....	84	4112 88	19 53	18	616 99	10 97
Stirling.....	Hastings	10	673 51	3 35	2	101 50	1 85
Stoney Creek.....	Wentworth.....	3	129 81	0 70	1	2 50	0 35
Stouffville	York.....	12	690 00	3 30	5	143 75	1 90
Strabane.....	Wentworth	8	433 50	2 28	4	92 00	1 27
Stratford	Perth	371	18685 28	86 16	199	8012 52	58 54
Strathroy.....	Middlesex	4	217 25	0 96	7	282 82	0 99
Streetsville	Peel.....	56	2594 66	12 35	27	711 18	7 50
Terrebonne	Terrebonne	*1	.....	0 10	4	127 00	0 28
Thornhill.....	York.....	6	421 93	2 20	6	92 04	1 25
Thorold	Welland	81	4211 13	19 67	45	1831 32	13 23
Trois Rivières.....	St. Maurice.....	136	4612 10	21 70	37	1481 15	13 65
Toronto	York	1166	41909 71	322 10	4516	175721 46	.....
Trenton	Hastings	35	1229 65	5 01	24	1081 88	4 54
Uxbridge.....	Ontario.....	34	745 68	3 12	8	364 65	2 18
Vankleekhill	Prescott	35	2768 83	12 84	16	747 82	8 26
Vittoria	Norfolk	67	3325 72	15 53	18	1088 26	9 67
Vienna	Elgin	60	2419 21	10 63	28	1643 23	7 92
Walkerton	Bruce	4	152 83	0 79	2	20 00	0 41
Wardsville	Middlesex	12	531 30	0 87	29	1492 51	3 08
Warwick, Canada O...	Lambton	13	958 00	4 43	12	355 41	2 47
Waterdown	Wentworth	13	473 00	2 30	13	261 03	1 55
Waterford	Norfolk	112	6480 75	31 24	12	630 25	16 81
Waterloo, Canada E...	Shefford	21	573 77	2 40	17	364 98	1 90
Waterloo, Canada O...	Waterloo	27	858 93	4 21	8	162 00	2 42
Welland	Welland	71	1799 63	8 28	12	609 01	5 32
Wellesley.....	Waterloo	5	184 20	0 94	.....	.....	0 46
Wellington Square....	Halton	99	4913 48	22 53	33	2110 82	15 12
West Flamboro'	Wentworth.....	8	360 89	1 69	4	168 50	1 06
Weston	York	23	983 42	4 34	21	697 33	3 31
Whitby	Ontario.....	43	1549 03	4 31	86	2925 67	7 49
William Henry.....	Richelieu.....	128	6790 70	34 17	22	981 62	18 88
Williams	Middlesex	144	9080 78	45 19	9	458 24	23 41
Windsor, Canada O...	Essex	168	5019 18	18 04	185	7105 67	19 11
Woodbridge.....	York.....	20	644 65	2 92	14	371 39	2 13
Woodstock.....	Oxford	380	14430 57	52 89	288	15606 67	55 66
Wroxeter	Huron.....	14	314 00	1 53	.....	.....	0 77
York	Haldimand	1	55 00	0 12	6	159 24	0 33
		22952	\$1060597 31	\$5268 18	22968	\$1063278 29	\$2861 75

SIDNEY SMITH,

Maitre général des postes.

P. LESUEUR,
Surintendant.

NOTE.—Le 18 septembre 1858, la commission sur les mandants a été changée en l'augmentant de 25 centins pour cent pour les mandants excédant \$30 ; et comme les affaires de quelques uns des bureaux consistaient principalement dans le paiement des mandats, pour égaliser la compensation, il a été alloué un huitième d'un pour cent sur les sommes payées par eux.

Cet arrangement donne lieu à un semblant de déficit dans l'état ci-haut ; savoir, que quelques maîtres de postes ont reçu plus de commission que le département même ; ce qui n'est pourtant qu'apparent, car le département a réellement reçu depuis la commission ordinaire sur ces mandats des officiers qui les ont émis.

En quatre circonstances, savoir : à Oshawa, Prescott, St. Catharines et Terrebonne, le montant total de la commission perçue sur les mandats émis était insuffisant pour faire face à l'allocation de $\frac{1}{8}$ pour cent sur les mandats payés. L'excédant, dans ces cas était,

	\$ cts.
Pour Oshawa,	1 00
Pour Prescott	1 68
Pour St. Catharines,.....	14 34
Pour Terrebonne,	00 18
	\$17 20

en déduisant cette somme du montant faisant partie du revenu, le reste, avec les sommes désignées comme allouées aux maîtres de poste, indiqueront le montant reçu du public, savoir :

Montant du revenu	\$5268 18
Moins,—la somme ci-haut	17 20
	5250 98
Montant alloué aux maîtres de poste.....	2861 75
Total reçu du public,.....	\$8112 73

RAPPORT No. 11.

INDIQUANT le coût annuel du système des envois d'argent, spécifiant en détail les déboursés pour salaires, annonces, impressions, papeterie et toutes autres dépenses, pour l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom.	Détails.	Montant.
SALAIRES.		
		\$. Cts.
Peter Lesueur.....	Surintendant	2200 9
William White.....	Commis de 1re classe	1280 0
Peter Holt.....	do do 2me.....	1000 0
C. Roderic Mackenzie.	do do 2me.....	900 0
George John Mason...	do do 3me.....	720 0
Robert Sinclair,.....	do do 4me.....	157 83
DÉPENSES CONTINGENTES.		
Rollo Campbell.....	Impressions.....	2107 08
Rowell et Co.....	do	138 60
John Lovell.....	do	69 33
A. Dredge et Co.....	Reliure	389 3
Thompson et Co.....	Papeterie	71 25
E. Tiernay.....	Timbres secs	50 62
Hartell & Lockington..	Confection et peinture de conduits.....	23 20
J. McEachrin.....	do do	11 20
Com. du tél. de Mont'l	A compte jusqu'au 30 juin.....	18 16
P. LeSueur.....	Petite dépenses.. ..	8 70
Piper et Brother.....	Boîte à argent	3 52
Toronto "Colonist"...	Annonces faisant connaître l'établissement de nouv. bur. d'exp. d'argent.	6 54
Whitby "Chronicle"...	do do	3 20
Montréal "Gazette"...	do do	4 68
Beaverton "Post".....	do do	3 0
London "Prototype" ..	do do	3 40
Ottawa "Tribune".....	do do	5 0
Prescott "Telegraph"	do do	2 60
St. Tho's "Despatch"	do do	3 41
Kingston "Herald"...	do do	3 60
Belleville "Intel'cer"	do do	3 0
Toronto "Old Coun- tryman"	do do	4 0
Quebec "Mercury" ...	do do	2 10
Hamilton "Spectator"	do do	3 64
Perth "Br'tsh St'rd"...	do do	4 80
Galt "Reporter".....	do do	3 10
Owen Sound "Times"	do do	3 52
Fergus "Freeholder"	do do	3 0
Toronto "Leader".....	do do	4 0
Stanstead "Journal"...	do do	2 50
St. John's "News"...	do do	4 40
Wellington "Mercury"	do do	2 50
Toronto "Mirror".....	do do	3 60
Kemptville "Prog'st"...	do do	3 72
St. Catharines "J'rnal"	do do	2 56
Kingston "D'ly News"	do do	2 80
Three Rivers "En'qr"	do do	3 30
Colborne "Transcr't"	do do	2 0
Victoria "Herald".....	do do	3 60
Belleville "Indep'dt"...	do do	3 0
Sarnia "Tribune".....	do do	3 30
Lindsay "Advocate"...	do do	3 60
Millbr'k "Mess'gr"....	do do	4 0
Brockville "Monitor"	do do	3 0
Omeme "Warder"...	do do	3 20
Brantford "Courier"...	do do	5 0
Kingston "Whig".....	do do	3 60
Montreal "Pilot".....	do do	3 40
Chatham "Planet"...	do do	3 72
Cobourg "Star".....	do do	3 30

RAPPORT No. 11.—Indiquant le coût annuel du système des envois d'argent, spécifiant en détail les déboursés pour salaires, etc.—*Suite.*

Nom.	Détails.	Montant.
Montréal "L'Ordre"...	do do	\$ cts. 4 18
Windsor "Herald"....	do do	2 80
"L'Ere Nouvelle".....	do (ancien compte)	11 20
		<hr/> \$9303 39

SIDNEY SMITH,

Maître Général des Postes.

P. LESUEUR,
Surintendant.

RAPPORT No. 12.

Indiquant le nom des nouveaux bureaux d'expédition d'argent, et ceux de ces bureaux qui ont été fermés durant l'année.

Nom.	Comté.	Date de l'ouverture.	
		1859.	
Albion.....	Peel.....	Janvier	1er
Aylmer, C. O.....	Elgin.....	do	do
Beaverton.....	Ontario.....	do	do
Bothwell.....	Kent.....	do	do
Colborne.....	Northumberland.....	do	do
Dickinson's Landing.....	Stormont.....	do	do
Embro.....	Oxford.....	do	do
Erin.....	Wellington.....	do	do
Fingal.....	Elgin.....	do	do
Fort Erié.....	Welland.....	do	do
Harpurhey.....	Huron.....	do	do
Hespeler.....	Waterloo.....	do	do
Iroquois.....	Dundas.....	do	do
Lloydtown.....	York.....	do	do
Millbrook.....	Durham.....	do	do
Mount Brydges.....	Middlesex.....	do	do
Newbury.....	do.....	do	do
New Hamburg.....	Waterloo.....	do	do
Odessa.....	Addington.....	do	do
Otterville.....	Oxford.....	do	do
Shannonville.....	Hastings.....	no	do
Strathroy.....	Middlesex.....	do	do
Uxbridge.....	Ontario.....	do	do
Waterloo, C. O.....	Waterloo.....	do	do
Welland.....	Welland.....	do	do
Angus.....	Simcoe.....	Juin	1er
Arkona.....	Lambton.....	do	do
Aultsville.....	Stormont.....	do	do
Bond Head.....	Simcoe.....	do	do
Collingwood.....	do.....	do	do
Cookstown.....	do.....	do	do
Cooksville.....	Peel.....	do	do
Craighurst.....	Simcoe.....	do	do
Credit.....	Peel.....	do	do
Danville.....	Richmond.....	do	do
Georgina.....	York.....	do	do
Harriston.....	Wellington.....	do	do
Industrie.....	Joliette.....	do	do
Inverhuron.....	Bruce.....	do	do
Listowell.....	Perth.....	do	do
Manilla.....	Victoria.....	do	do
Mono Mills.....	Simcoe.....	do	do
North Port.....	Prince Edward.....	do	do
Omemeé.....	Victoria.....	do	do
Paisley.....	Bruce.....	do	do
Portage du Fort.....	Pontiac.....	do	do
Ste. Anne la Pocatière.....	Kamouraska.....	do	do
St. Pie.....	Bagot.....	do	do
Sharon.....	York.....	do	do
Walkerton.....	Bruce.....	do	do
Wellesley.....	Waterloo.....	do	do
Wroxeter.....	Huron.....	do	do

BUREAU FERMÉ.

Vienna.....|Elgin.....| Février | 18

P. LESUEUR,
Surintendant.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes

RAPPORT No. 13.

Indiquant les pertes, s'il en est, souffertes par la mise à exécution de ce système, et comment elles ont été encourues.

Aucune perte n'a été soufferte durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

P. LESUEUR,
Surintendant.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

RAPPORT No. 14.

INDIQUANT le nombre de mandats émis en Canada sur les postes du royaume-uni, durant les quatre mois qui ont précédé le 30 septembre 1859, la valeur de ces mandats en espèces du cours provincial, les commissions reçues sur iceux (qui doivent être également divisées entre le département canadien et les postes impériales, à déduire sur une moitié la rémunération des maîtres de poste des campagnes du Canada), le nombre de mandats payés en Canada émanant des bureaux d'expédition d'argent du royaume-uni, et la commission allouée aux maîtres de poste en ce pays, savoir : $\frac{1}{4}$ d'un pour cent sur les mandats britanniques émis et payés.

Bureaux d'expédition d'argent.	Comté.	No. de mandats émis.	Montant des mandats émis.	Commission reçue.	No. de mandats payés.	Montant des mandats payés.	Commissi'n allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Albion.....	Peel.....	1	24 45	0 50	.....	.....	.....
Almonte.....	Lanark.....	3	43 34	1 14	.....	.....	0 11
Amherstburgh.....	Essex.....	13	172 39	4 33	.....	.....	0 42
Angus.....	Simcoe.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arkona.....	Lambton.....	2	39 12	0 90	.....	.....	0 10
Aultsville.....	Stormont.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Aurora.....	York.....	2	24 45	0 69	.....	.....	0 06
Aylmer, C. E.....	Ottawa.....	4	83 13	1 49	1	24 33	0 26
Aylmer, C. O.....	Elgin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ayr.....	Waterloo.....	9	115 56	2 89	2	29 20	0 36
Barrie.....	Simcoe.....	3	3 94	0 67	2	29 20	0 08
Bath.....	Addington.....	1	12 71	0 47	.....	.....	0 03
Bayfield.....	Huron.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Beachville.....	Oxford.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Beamsville.....	Lincoln.....	1	24 45	0 44	.....	.....	0 06
Beaverton.....	Ontario.....	1	4 89	0 25	.....	.....	.....
Belleville.....	Hastings.....	29	431 30	10 98	10	77 81	1 27
Bentinck.....	Grey.....	7	151 59	2 70	3	68 13	0 55
Berlin.....	Waterloo.....	5	122 25	2 20	.....	.....	0 30
Berthier (<i>en haut</i>).....	Berthier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bondhead.....	Simcoe.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bothwell.....	Kent.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bowmanville.....	Durham.....	32	435 39	9 86	1	121 65	1 39
Bradford.....	Simcoe.....	3	35 86	0 92	1	9 73	0 08
Brampton.....	Peel.....	8	133 28	2 95	5	87 59	0 55
Brantford.....	Brant.....	25	317 90	7 36	12	218 97	1 39
Brighton.....	Northumberland.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brockville.....	Leeds.....	21	276 26	7 26	1	24 33	0 74
Brooklin.....	Ontario.....	2	29 34	0 61	2	29 20	0 14
Burford.....	Brant.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Carleton Place.....	Lanark.....	2	48 90	0 72	1	9 73	0 28
Cayuga.....	Haldimand.....	.....	.....	.....	1	1 22	.....
Chambly.....	Chambly.....	1	4 87	0 24	.....	.....	0 01
Chatham, C. W.....	Kent.....	22	324 49	7 55	6	75 45	0 95
Chippawa.....	Welland.....	.....	.....	.....	3	48 78	0 10
Clifton.....	Welland.....	3	66 01	1 29	3	53 53	0 21
Clinton.....	Huron.....	5	102 69	1 93	2	30 42	0 32
Coaticook.....	Stanstead.....	1	15 00	0 46	.....	.....	0 04
Cobourg.....	Northumberland.....	15	165 21	4 39	20	382 06	1 36
Colborne.....	Northumberland.....	3	58 68	1 11	.....	.....	0 14
Collingwood.....	Simcoe.....	2	17 09	0 71	.....	.....	0 04
Compton.....	Compton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cookstown.....	Simcoe.....	2	39 12	0 90	.....	.....	0 10
Cooksville.....	Peel.....	.....	.....	.....	1	4 87	0 01
Cornwall.....	Stormont.....	3	34 38	1 18	.....	.....	0 07
Craighurst.....	Simcoe.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Credit.....	Peel.....	1	4 89	0 16	2	35 76	0 09
Danville.....	Richmond.....	1	2 50	0 24	.....	.....	0 01
Dereham.....	Oxford.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dickinson's Landing.....	Stormont.....	2	48 90	0 88	.....	.....	0 12
Drummondville.....	Welland.....	4	49 35	1 63	1	5 23	0 12
Dundas.....	Wentworth.....	14	140 34	3 29	11	247 69	0 96
Dunville.....	Haldimand.....	3	36 40	1 12	1	19 47	0 13

RAPPORT No. 14.—Indiquant le nombre de mandats émis en Canada sur les postes du Royaume-Uni, durant les quatre mois qui ont précédé le 30 sept. 1859, etc.—*Suite.*

Bureaux d'expédition d'argent.	Comté.	No. de mandats émis.	Montant des mandats émis.	Commission reçue.	No. de mandats payés.	Montant des mandats payés	Commissi'n allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Elora.....	Wellington.....	2	38 14	0 62	6	92 47	0 38
Embro.....	Oxford.....				1	4 87	
Erin.....	Wellington.....				1	9 73	0 02
Etobicoke.....	York.....						
Fergus.....	Wellington.....	9	110 57	3 12	4	49 75	0 38
Fingal.....	Elgin.....	2	48 90	0 88			0 12
Fort Erié.....	Welland.....	2	30 34	0 68			0 07
Galt.....	Waterloo.....	44	771 19	16 75	5	35 78	2 00
Gananoque.....	Leeds.....	1	4 89	0 24			0 01
Georgetown.....	Halton.....	9	116 94	3 18	1	9 73	0 32
Georgina.....	York.....				1	24 33	
Glenallan.....	Wellington.....						
Goderich.....	Huron.....	26	482 57	9 57	11	191 86	1 68
Grafton.....	Northumberland.....	2	15 64	0 46			0 04
Granby.....	Shefford.....	1	24 45	0 44			0 06
Grimsby.....	Lincoln.....				1	19 56	0 04
Guelph.....	Wellington.....	22	305 86	6 84	14	258 43	1 41
Hamilton.....	Wentworth.....	118	1501 50	42 50	30	618 97	
Harpurhey.....	Huron.....	3	24 45	0 62	2	34 06	0 13
Harriston.....	Wellington.....						
Hatley.....	Stanstead.....						
Hawkesbury.....	Prescott.....	2	39 12	0 90			0 10
Hespeler.....	Waterloo.....	6	128 57	2 42			0 33
Holland Landing.....	York.....						
Huntingdon.....	Huntingdon.....						
Indiana.....	Haldimand.....	2	48 90	0 87			0 13
Industrie.....	Joliette.....						
Ingersoll.....	Oxford.....	9	111 47	2 55	7	170 31	0 70
Inverhuron.....	Bruce.....				1	12 16	0 03
Iroquois.....	Dundas.....						
Kamouraska.....	Kamouraska.....						
Keene.....	Peterboro'.....				1	4 87	0 02
Kemptville.....	Grenville.....	2	29 34	0 68			0 07
Kincardine.....	Bruce.....	2	19 56	0 31	4	53 53	0 19
Kingston.....	Frontenac.....	63	835 84	23 25	17	259 99	
L'Original.....	Prescott.....						
Lachine.....	Jacques Cartier.....						
Lachute.....	Argenteuil.....	3	58 68	1 11			0 14
Lacolle.....	St. Jean.....	1	24 45	0 49			0 01
Lanark.....	Lanark.....	1	9 78	0 23			0 02
Laprairie.....	Laprairie.....						
Leeds.....	Mégantic.....						
Lennoxville.....	Richmond.....						
Lindsay.....	Victoria.....	14	248 72	5 08	10	223 84	1 17
Listowell.....	Perth.....				5	102 27	0 25
Lloydtown.....	York.....	4	70 66	1 58	1	9 73	0 17
London.....	Middlesex.....	59	659 22	26 75	22	391 13	
Longueuil.....	Chambly.....	2	29 34	0 62	1	24 33	0 13
Lyn.....	Leeds.....	1	20 00	0 45			0 05
Manilla.....	Victoria.....	1	7 33	0 22	1	4 87	0 03
Markham.....	York.....	4	63 57	1 32			0 18
Melbourne.....	Richmond.....	13	239 61	4 90			0 60
Merrickville.....	Grenville.....	6	114 91	2 54			0 21
Mill Brook.....	Durham.....	4	78 35	1 57			0 18
Milton, C. O.....	Halton.....	4	34 43	1 11	1	24 33	0 14
Mitchell.....	Perth.....	11	212 53	4 32	3	58 39	0 68
Montmagny.....	Montmagny.....						
Montréal.....	Hochelaga.....	480	7407 96	187 50	50	713 08	
Monc Mills.....	Simcoe.....	2	24 45	0 69			0 06
Morpeth.....	Kent.....	1	12 22	0 47			0 03
Morrisburgh.....	Dundas.....	3	59 65	1 36			0 14
Mount Brydges.....	Middlesex.....				3	45 02	0 06
Napanee.....	Lenox.....	2	17 11	0 71			0 04
Napierville.....	Napierville.....						

RAPPORT No. 14.—Indiquant le nombre de mandats émis en Canada sur les postes du Royaume-Uni, durant les quatre mois qui ont précédé le 30 sept. 1859, etc.—*Suite.*

Bureaux d'expédition d'argent.	Comté.	No. de mandats émis.	Montant des mandats émis.	Commission reçue.	No. de mandats payés.	Montant des mandats payés.	Commissi'n allouée aux maîtres de poste
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Newboro'	Leeds	1	24 45	0 44	.....	.....	0 06
Newburg	Addington	4	49 14	1 13	.....	.....	0 12
Newbury	Middlesex	2	25 67	0 38	6	145 98	0 37
Newcastle	Durham	3	19 56	0 70	.....	.....	0 05
New Hamburg	Waterloo	2	20 04	0 66	.....	.....	0 09
Newmarket	York	2	30 41	0 63	1	24 33	0 12
Niagara	Lincoln	4	63 57	1 21	3	54 74	0 29
Nicolet	Nicolet	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Norwich	Oxford	.....	.....	.....	1	24 33	0 06
North Port	Prince Edouard	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Oakville	Halton	2	26 89	0 62	1	24 33	0 13
Odessa	Addington	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Omemeo	Victoria	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Orangeville	Wellington	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Orillia	Simcoe	4	30 00	0 76	8	165 44	0 49
Oshawa	Ontario	5	122 25	2 20	.....	.....	0 30
Ottawa	Carleton	42	766 99	15 97	16	242 12	2 53
Otterville	Oxford	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Owen Sound	Grey	7	107 93	2 24	10	199 52	0 76
Paisley	Bruce	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pakenham	Lanark	10	168 10	4 08	.....	.....	0 17
Palermo	Halton	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Paris	Brant	11	185 52	3 93	3	43 80	0 57
Pembroke	Renfrew	1	4 89	0 22	1	9 73	0 03
Penetanguishene	Simcoe	2	34 23	0 67	.....	.....	0 08
Perth	Lanark	28	437 32	9 79	4	50 12	1 21
Peterboro'	Peterboro'	13	134 25	3 82	7	98 79	0 68
Phillipsburg	Missisquoi	1	9 78	0 25	.....	.....	.....
Pickering	Ontario	1	9 75	0 25	.....	.....	.....
Picton	Prince Edouard	9	135 24	3 37	2	19 46	0 38
Pike River	Missisquoi	1	9 75	0 25	.....	.....	.....
Portage du Fort	Pontiac	5	65 08	2 09	.....	.....	0 16
Port Colborne	Welland	2	24 89	0 61	2	34 06	0 14
Port Dalhousie	Lincoln	1	5 00	0 25	.....	.....	0 01
Port Dover	Norfolk	10	185 00	4 04	.....	.....	0 46
Port Hope	Durham	31	311 54	8 66	7	124 20	1 09
Port Robinson	Welland	4	53 79	1 14	2	29 20	0 11
Port Rowan	Norfolk	5	36 74	1 63	.....	.....	0 12
Port Sarnia	Lambton	38	800 61	15 14	3	46 23	2 11
Port Stanley	Elgin	1	19 56	0 50	.....	.....	0 05
Prescott	Grenville	4	35 45	1 10	1	24 33	0 15
Preston	Waterloo	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Québec	Québec	183	2822 73	73 50	38	545 83	.....
Renfrew	Renfrew	4	54 75	1 50	2	48 66	0 25
Richmond Hill	York	3	53 79	1 07	2	19 47	0 18
Rimouski	Rimouski	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rivière du Loup (en bas)	Témiscouata	2	48 66	0 88	.....	.....	0 12
St. Anne la Pocatière	Kamouraska	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. André, C. E.	Argenteuil	1	19 56	0 45	.....	.....	0 05
St. Catherines, C. O.	Lincoln	10	227 05	4 43	1	4 87	0 57
St. Eustache	Deux-Montagnes	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. George (Brant)	Brant	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	1	4 87	0 25	.....	.....	.....
St. Jean, C. E.	St. Jean	7	111 46	2 55	.....	.....	0 20
St. Marie Blanshard	Perth	7	86 07	2 09	5	81 51	0 41
St. Pie	Bagot	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Thérèse de Blainville	Terrebonne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Thomas	Elgin	10	112 24	2 91	1	24 33	0 34
Sandwich	Essex	1	2 44	0 25	1	1 22	.....
Saugeen	Bruce	1	4 87	0 22	1	9 73	0 03
Seneca	Haldimand	4	19 66	0 85	3	48 67	0 15
Shannonville	Hastings	.....	.....	.....	2	48 66	0 12
Sharon	York	.....	.....	.....	2	48 66	0 12
Sherbrooke	Richmond	4	45 86	1 67	.....	.....	0 08
Simcoe	Norfolk	11	185 61	4 56	1	9 73	0 44

RAPPORT No. 14.—Indiquant le nombre de mandats émis en Canada sur les postes du Royaume-Uni, durant les quatre mois qui ont précédé le 30 septembre 1859.—*Suite.*

Bureaux d'expédition d'argent.	Comté.	No. de mandats émis.	Montant des mandats émis.	Commission reçue.	No. de mandats payés.	Montant des mandats payés.	Commissi'n allouée aux maîtres de poste.
				\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Smith's Falls.....	Lanark	9	158 43	3 24	.....	.....	0 51
Smithville	Lincoln .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sparta.....	Elgin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Stanstead	Stanstead .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Stirling.....	Hastings .....	.....	.....	.....	1	14 60	0 04
Stoney Creek.....	Wentworth .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Stouffville	York.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Strabane.....	Wentworth .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Stratford	Perth.....	13	137 09	3 85	8	134 79	0 65
Strathroy	Middlesex.....	9	201 60	3 75	.....	.....	0 50
Streetsville.....	Peel	3	39 12	0 90	.....	.....	0 10
Terrebonne.....	Terrebonne .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Thornhill	York	1	1 63	0 25	.....	.....	.....
Thorold	Welland.....	4	48 96	1 39	.....	.....	0 11
Trois-Rivières.	St. Maurice.....	6	79 21	1 42	7	155 71	0 58
Toronto	York.....	592	10135 62	245 25	116	2001 81	.....
Trenton	Hastings	1	5 00	0 18	3	24 34	0 07
Uxbridge.....	Ontario	5	92 91	1 77	.....	.....	0 23
Vankleek Hill	Prescott.....	3	53 79	1 12	.....	.....	0 13
Victoria	Norfolk .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vienna	Elgin .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Walkerton	Bruce.....	1	4 89	0 22	1	14 60	0 03
Wardsville.....	Middlesex.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Warwick, C. O	Lambton.....	2	14 65	0 47	.....	.....	0 03
Waterdown	Wentworth .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Waterford.....	Norfolk .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Waterloo, C. E	Shefford.....	1	24 45	0 44	.....	.....	0 06
Waterloo, C. O	Waterloo .....	.....	.....	.....	2	35 28	0 03
Welland	Welland.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wellesley	Waterloo .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wellington Square....	Halton.....	3	24 45	0 72	.....	.....	0 03
West Flamboro	Wentworth .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Weston	York.....	.....	.....	.....	3	46 30	0 10
Whitby.....	Ontario	9	117 36	2 47	5	97 33	0 53
William Henry.....	Richelieu.....	2	33 01	0 60	2	29 20	0 15
Williams.....	Middlesex	1	5 01	0 25	.....	.....	.....
Windsor, C. O	Essex.....	21	241 99	4 29	4	77 86	2 96
Woodbridge	York.....	1	24 45	0 44	.....	.....	0 06
Woodstock	Oxford	11	160 28	3 53	13	229 44	0 97
Wroxeter	Huron .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
York.....	Haldimand .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		2402	\$37078 54	\$902 77	598	\$10195 05	\$49 29

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

P. LE SUEUR,
Surintendant.

RÉSUMÉ.

Montant des mandats du cours sterling émis en Canada sur				£	s.	d.		
	P'Angleterre	.....		3991	9	3		
Commission sur	do	.....		98	8	0		
	P'Ecosse	.....		1992	12	4		
Commission sur	do	.....		49	15	0		
	P'Irlande	.....		1604	13	1		
Commission sur	do	.....		42	6	0		
				£7779	3	8		
Égal à 9½.....							\$	37858 70
Reçu actuellement par les mandats ci-haut.....							\$37078 54	
Do pour commission.....							952 06	
								38030 60
Différences dans la conversion des espèces.....								171 90
Proportion de la commission allouée au département en compte avec le dépt. des postes impériales, £126 ls. 6d. égal à 9½								613 55
								785 45
Moins—Allocation de ¼ pour cent aux maîtres de poste des campagnes*.....								49 29
Profit net avec les postes impériales pour quatre mois							\$	736 16

* Deux tiers de l'émission des mandats sur le Royaume-Uni et la moitié des transactions payées se font dans les bureaux des cités.

P. LE SUEUR,
Surintendant.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

RAPPORT No. 15.—(Supplémentaire.)—Copie du registre de toutes les offres faites pour le transport des malles, après la publication d'annonces demandant des soumissions, pendant l'année expirée le 30 septembre 1859.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception par le maître-général des postes.	No. de la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel posé dans la soumission.	Remarques.
Longueuil et William Henry (en hiver),—Longueuil et Contraceur (en été) (42 milles.)	Service six fois par sem. Transport par une voiture à un seul cheval.	1858. 1er oct...	1858. 12 nov...	J. Lavigne..... D. Guévremont. H. Girard..... O. Boucher et A. Peloquin... Jos. Benoit..... A. Dumaine.....	Varenes Sorel Varenes Sorel do Montréal.....	1858. 4 nov... 4 " .. 5 " .. 8 " .. 27 oct... 11 nov...	1858. Nov. " .. 9 " .. " .. " .. " ..	1 2 3 4 5 6	Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	Quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du maît. gén. des postes.	\$ cts. 594 00 1000 00 1080 00 1200 00 1196 00 1300 00	Soumission No. 1 acceptée.
Penetanguishène et Sault Ste. Marie (320 milles)	Service une fois tous les quinze jours à dater de la clôture de la navigation jusqu'à son ouverture. Transport par bateau, sleigh ou en raquettes, selon le temps et la saison.	2 oct....	28 oct...	Ed'wd Jeffery.. D. Pim et J. Carney D et A Mitchell. Peter Crolley...	Penetanguis'ne. Sault Ste. Marie Penetanguis'ne. Toronto.....	27 oct... " .. " .. " ..	Oct. " .. " .. " ..	1 2 3 4	Do Do (Informe.)	Do par mois par voyage.	Il n'y a pas eu de soumission acceptée pour ce service, à raison du contrat posé pour le transport des malles à la Rivière Rouge.	
Glanmire et Madoc (26 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er déc. 1858. Transport à cheval, ou dans un buggoy en été et dans un cutter en hiver.	6 oct....	20 nov...	John Tassie..... W. E. D. Eders.	Town'sp Madoc Vil. de Hastings	9 nov... 3 " ..	Nov. " ..	1 2	Do Do	Do ... par double voyage.	Ni l'une ni l'autre de ces soumissions ont été acceptées. Arrangement avec M. Orton de Madoc, pour remplir ce devoir au taux de \$130 par année. Ces soumissions furent ouvertes par l'insp. des postes à Kingston.	

Registre des soumissions. — Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne qui a fait les soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Faversham Mortimer (8 milles.)	Service une fois par semaine du 1er janvier 1859. Transport à cheval ou en buggy, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	1858. Oct. 14. Déc. 4.	1858. Nov. 12. Nov. 23.	Ed. Horton. John Sproul.			1858. Nov. 29. Déc. 4. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.	\$ cts. 50 00 60 00	Soumission No. 1 acceptée.
Castlemore et Humber (4 milles.)	Service deux fois par semaine du 1er janvier 1859. Transport à cheval, en waggon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Oct. 14. Déc. 4.	Nov. 26. Déc. 1. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.	Jon. Natress. Geo. Taylor. J. O'Donnell. Maurice Nash. John Murphy. C. Cummins. Jas. Colloton. John Linton. Geo. Taylor. Jno. Gardhouse.	Castlemore. Albion. Clairville. Gore de Toronto. Castlemore. do do. Etobicoke. Albion. Clairville.	Nov. 26. Déc. 1. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.	59 00 65 00 68 00 72 00 75 50 78 00 80 00 88 00 99 00 100 00	Soumission No. 1 acceptée.
Collingwood et Owen Sound (50 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1859. Transport en waggon, cutter ou sleigh, ou à cheval, au choix du contracteur. Pendant la navigation, service trois fois par semaine; pendant sa clôture, six fois.	Oct. 14. Déc. 4.	Déc. 4. 4. 4. 15. 15. 29. 25. 15. 1. 27. 30. 3. 24. 4. 2.	H.P. Thompson. Geo. Taylor. Isaac May. Nath. Burley. T. et G. McElroy. Thomas May. R.B. Leavens. David Grier. J.W. Lunan. H. Pearson et E. Tobey. James Patton. A. et G. MacKay. Chas. Cameron. J.P. Coulson. A. Montgomery. W. Stephenson.	Toronto. Barrie. St. Vincent. Collingwood. Owen Sound. Leavens. Griersville. Collingwood. Owen Sound. Collingwood. Owen Sound. Collingwood. North Meaford.	Déc. 4. 4. 4. 15. 15. 29. 25. 15. 1. 27. 30. 3. 24. 4. 2.	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16.	784 00 875 00 995 00 1100 00 1100 00 1125 00 1175 00 1200 00 1340 00 904 00 1340 00 1383 00 1674 00 1956 00 2184 00	Soumission No. 1 acceptée.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne qui a fait les soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Erin et Guelph (20 milles.)	Service deux fois par semaine du 1er janvier 1859. Transport à cheval, en waggon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Oct. 14. Déc. 4.	Déc. 1. 29. Nov. 10. 16. 29.	D. McMillan. R. Beckwith. R. Crozier. Samuel Irvin. A. Cunningham.	Erin. Georgetown. Erin. do. Guelph.	Déc. 1. 29. Nov. 10. 16. 29.	1. 2. 3. 4. 5.	188 00 199 00 200 00 200 00 500 00	Soumission No. 1 acceptée.
Greenore Mills et Station de Sunnidale (6 1/2 milles.)	Service trois fois par semaine du 1er janvier 1859. Transport à cheval, en waggon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	" 14.	" 4. 4. 30. Nov. 30. Déc. 1.	A. Livingston.	Sunnidale.	Nov. 30. Déc. 1.	1.	165 00	Soumis. acceptée.
Galt, et Station de c. de f. (1/2 mile.)	Service tous les jours, selon que requis du 1er jan. 1859. Transport à cheval, en waggon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	" 3.	Déc. 4.	Francis Lovell.	Galt.	Déc. 4.	1.	312 00 par an. ou 0 25 par voy.	Soumission acceptée après avoir vainement essayé de trouver un arrangement plus économique.
Elora et Walkerton (52 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1859. Transport à cheval, en waggon, cutter ou sleigh.	" 14.	Nov. 29. Dec. 3. 27. Nov. 20. 26. Nov. 29. 30. Dec. 1. 16. 3. Nov. 30. Dec. 3.	Wm. Wilson. Jno. Cullum. Chas. Michell. Chas. Kaye. Wm. Carnegie. Alex. Smart. Wm. Gerrie, jr. Jas. Tait. Wm. Lines. Rich'd. Bolton. Jas. McMannis.	Saugeen. Alma. Walkerton. Teviotdale. Glenlyon. Elora. Nichol. Elora. Minto. Teviotdale. Saugeen.	Nov. 29. Dec. 3. 27. Nov. 20. 26. Nov. 29. 30. Dec. 1. 16. 3. Nov. 30. Dec. 3.	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11.	300 00 une fois p.sem. ou 525 00 de deux fois p.sem. 550 00 580 00 580 00 580 00 600 00 640 00 680 00 675 00 880 00	Soumission de Mr. Wilson, pour le service heldomadaire, acceptée.

Registre des Soumissions.— Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des missions.	Date de la réception des missions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Date de la réception de la mission par le M. G. des postes.	N. de la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Saugeen et Walkerton (32 miles)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1859. Transport à cheval, en waggon, ou en sleigh. Soumission demandée pour le service 2 fois par semaine.	1858. Oct. 14.	1858. Nov. 29	Saugeen	W. Wilson	Déc. 3	1	Selons les stipulations proposées dans l'année.	Quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du M. Génl. des postes.	\$ 180 00 une fois p.sem. 300 00 deux x 196 00 une do 300 00 deux x 170 00 une do 310 00 deux x 200 00 une do 360 00 deux x 237 00 une do 376 00 deux x 230 00 une do 450 00 deux x 239 00 une do 459 00 deux x	La soumission de Mr. Wilson, pour le service hebdomadaire, acceptée.
Listowell et Mitchell, desservant West Monkton (23 Miles.)	Service deux fois par semaine, du 1er déc. 1858. Transport à cheval, en buggy, waggon ou sleigh.	20	Nov. 10	Mitchell	W. Armstrong	Nov. 10	1	..... Do	Do	300 00 3 fois p.sem. Soumis No. 1 acceptée. 275 00 300 00 304 00 350 00 364 00 380 00 400 00 400 00 400 00 416 00 480 00 400 00 180 00 de Mitchell à West Monkton.	

Morningsdale Mills et Shakspere via Dougherty, West's Corners, Millbank, etc. (24 milles.)		Ancaster (5 milles.)	
Date de la demande des missions.	Date de la réception des missions.	Date de la demande des missions.	Date de la réception des missions.
Oct. 25.	Nov. 1.	Nov. 25.	Nov. 1.
Service deux fois par semaine du 1er décom. 1858. Transport en buggy, waggon ou en sleigh.	Service six fois par semaine du 1er janvier 1859. Transport en buggy, waggon ou en sleigh.		
West's Corners, Millbank, etc.	Ancaster	West's Corners, Morningsdale, N. Easthope, Morington, Millbank, do, Shakspeare, West's Corners, do, do, Shakspeare, Morningsdale, West's Corners, Shakspeare, do, do, Millbank, do, do, Morington, West's Corners, Millbank, West's Corners, Stratford, S. Easthope	Ancaster, Hamilton, do, do, do, Ancaster, Hamilton, do, do, do, Barton T'np, do, Hamilton, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do, do
17.	17.	15.	17.
..... Do	..... Do	..... Do	..... Do
348 00	160 00	17.	17.
349 00	195 62½	..... Do	..... Do
415 00	227 00	..... Do	..... Do
422 00	234 75	..... Do	..... Do
444 00	250 00	..... Do	..... Do
445 00	260 00	..... Do	..... Do
450 00	260 00	..... Do	..... Do
465 00	280 00	..... Do	..... Do
500 00	290 00	..... Do	..... Do
525 00	320 00	..... Do	..... Do
549 00	325 00	..... Do	..... Do
600 00	340 00	..... Do	..... Do
600 00	345 00	..... Do	..... Do
600 00	345 00	..... Do	..... Do
600 00	348 00	..... Do	..... Do
600 00	350 00	..... Do	..... Do
600 00	360 00	..... Do	..... Do
600 00	360 00	..... Do	..... Do
650 00	380 00	..... Do	..... Do
674 00	391 25	..... Do	..... Do
760 00	398 50	..... Do	..... Do
832 00	400 00	..... Do	..... Do
	400 00	..... Do	..... Do
	468 00 ou \$0 00 par semaine.	..... Do	..... Do
	480 00	..... Do	..... Do
	480 00	..... Do	..... Do
	340 00	..... Do	..... Do

Registre des Soumissions.—Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Blessington et Shannonville (14 miles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1859. Transport à cheval ou en buggy en été et en outier en hiver.	1858. Nov. 3.	1858. Déc. 15.	F. Stewart, Hugh Reed, John Deans, jr., James Dornan, Paul Deans, E.M.C. Fairman, Geo. R. Earls, David Doxtator, Jas. Eagle, M. McD. Williams, David Smith.	Shannonville, do., Tyendinaga, do., Shannonville, Tyendinaga, Shannonville, Tyendinaga, Tyendinaga, do., Shannonville, do., David Smith.	1858. Déc. 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.	1858. Déc. 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.	\$ 96 00 99 00 100 00 103 00 115 00 130 00 145 60 158 00 160 00 200 00 186 00	Soumission No. 1, accepté.
Heckston et Kempville (15 miles.)	Service trois fois par semaine du 1er janvier 1859. Transport à cheval ou en buggy en été et en outier en hiver.	Nov. 3.	Déc. 15.	Aug. Hurd, Henry Hurd, W. A. Garlick.	Kempville, do., do.	Déc. 14, 11, 14.	Déc. 15, 14, 15.	129 00 130 00 180 00	Soumission No. 1, acceptée.
Harrowsmith et Westport (36 miles.)	Service une fois par semaine du 1er janvier 1859. Transport à cheval ou en buggy en été et en outier en hiver.	Nov. 3.	Déc. 15.	Jos. Leonard, Moses Spike, Hugh McLean, B. Watkins.	Harrowsmith, do., do., do.	Nov. 25, Déc. 12, Nov. 8, Déc. 2.	Nov. 28, Déc. 15, " 10, " 15.	190 00 260 00 285 00 286 00	Soumission No. 1, acceptée.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Trenton et Station du chemin de fer (14 miles.)	Service 24 fois par semaine, du 1er janvier 1859. Transport en diligence ou autrement au choix du contracteur.	Nov. 3.	Déc. 15.	N. Goulet, D. E. Ostrom, L. Cruickshank, J. C. Sanford, E. D. Wilkins.	Trenton, do., do., do., do.	Déc. 11, 13, 3, 7, 7.	Déc. 14, " 9, " 8, " 10.	12 1/2 25 25 29 40	Soumission No. 1 acceptée.
St. Thomas et Vienna (28 miles.)	Service six fois par semaine du 1er janvier 1858. Transport en buggy, waggon ou sleigh.	Nov. 15.	Déc. 18.	W. T. Partlow, Roswell Motte, Wm. H. Doan.	Aylmer, do., Yarmouth T'np.	Déc. 16, " 16, " 16.	Déc. 17, " 17, " 17.	574 00 580 00 585 00	Soumission No. 1 acceptée.
Port Burwell et Port Stanley (29 miles.)	Service trois fois par semaine du 1er mars, 59. Transport à cheval ou en buggy ou sleigh—selon que requis.	1859. Jan. 15.	1859. Fév. 19.	Hy. M. Swan, Isaac B. Draper, A. W. Phetteplace, Leander White, Jas. Tomlinson, Joseph Baker, Isaac Hannan, Hy. M. Swan, Leander White, Isaac B. Draper, Geo. Snades.	Port Burwell, Port Stanley, Yarmouth, Port Stanley, do., Sparta, do., Port Burwell, Port Stanley, do., do., Malahide.	1859. Fév. 9, Jan. 21, Fév. 12, " 7, " 15, " 16, " 16, " 3, " 17.	1859. Fév. 15, " 15, " 9, " 8, " 20.	500 00 600 00 690 00 700 00 700 00 599 00 625 00 700 00 1270 00 391 00 620 00	Soumission No. 1 acceptée. Service changé au Port Burwell et St. Thomas, à une augmentation de \$50 au prix.

Registre des soumissions.— Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la mission par le maître-général des postes.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Acton et station du chemin de fer (1/4 mille)	Service 12 fois par semaine du 1er avril 1859. Transport à pied, à cheval, en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	1859. Jan. 29.	1859. Mar. 12.	Thomas Clark, Acton. Wm. Crawford, Norval. Jas. Matthews, Acton.	Acton.	1859. Mar. 11. " 11. " 4.	1859. 12. " 12. " 5.	1 Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	Quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	\$ cts. 90 00 120 00 120 00	Soumission No. 1 acceptée.
Arkwright et Willisroft (6 1/2 milles.)	Service une fois par semaine du 1er avril 1859. Transport à cheval, en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Jan. 29.	Mar. 12.	Josh. Faulkner Geo. Willisroft Benj. Willisroft	Arkwright Elderslie do	Feb. 2. Mar. 7. " 2.	2. 10. 8.	Do	Do	48 00 80 00 100 00	Soumission No. 1 acceptée.
Clarke et Kendall (6 1/2 milles.)	Service deux fois par semaine du 1er avril 1850. Transport à cheval ou en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Jan. 29.	Mar. 12.	W. Carscadden	Clarke	Mar. 8.	10.	Do	Do	93 00	Soumission No. 1 acceptée.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la mission par le maître-général des postes.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Glenelg et Scone (14 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1859. Transport à cheval ou en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Jan. 29.	Mar. 12.	John Campbell, D. McIntosh, John McIntosh, Danl. Gillin, Wm. Smith, Robert Corbett, John Campbell.	Bentinck T'wp. Sullivan do. do. T'wp. Holland. " Bentinck Bentinck	Mar. 7. " 7. " 7. " 4. Fév. 28. " 5. " 9.	8. 9. 9. 7. 2. 9. 16.	1 Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	4 ans avec réserves ordinaires en faveur du M. G. des postes.	74 00 75 00 76 00 96 00 102 00 176 00 70 00	Soumission No. 1 acceptée. Regu trop tard. (2me soumission).
Berlin et Millbank (21 milles.)	Service 2 fois par semaine, du 1er avril 1859. Transport à cheval ou en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Jan. 29.	Mar. 12.	Wm. Ross, W. Rutherford, John B. Hett, Richard Lee, A. McLennan, E. Rutherford.	Millbank do. Berlin Crosshill Millbank Morrington	Mar. 7. " 7. " 10. Fév. 16. Mar. 7. " 7.	9. " 10. 17. 10. " 8.	Do	Do	240 00 250 00 350 00 380 00 396 00 400 00	Soumission No. 1 acceptée.
Thornhill et Toronto (14 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1859. Transport en wagon, cutter, sleigh ou diligence, au choix du contracteur.	Jan. 29.	Mar. 12.	Thomas Cook	Thornhill	Fév. 23.	.....	Do	Do	199 00	Acceptée.
Oak Ridges et King Station (5 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1859. Transport à cheval ou en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Jan. 29.	Mar. 12.	Geo. Taylor, R. P. McGregor, A. McKechnie.	Albion King Station Oak Ridges	Mar. 12. " 11. Fév. 14.	12. 11. 3.	Do	Do	156 00 160 00 200 00	Soumission No. 1 acceptée.
Owen Sound et Sauguen (34 milles.)	Service trois fois par semaine en été et six fois par semaine en hiver; à commencer au 1er avril 1859. Transport en wagon, cutter, sleigh ou diligence.	Jan. 29.	Mar. 12.	Thomas May, James Angus, J. & W. Hackett, Wm. Wilson, Jos. Gilbert, Jos. Ferguson, Jno. P. Coulson, P. McPherson.	Owen Sound do. C'pbel's Cross. Walkerton Sauguen Fergus Owen Sound Esquesing	Fév. 23. Mar. 8. " 7. " 7. " 7. " 12. Fév. 25. Mar. 1.	11. 10. " 4. 10. 12. " 8.	Do Do Do Do Do Do Do Do	Do	479 00 480 00 545 00 550 00 750 00 850 00 872 00 960 00	Soumission No. 1 acceptée.

Registre des soumissions. — Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des missions.	Date de la réception des missions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la mission par le M. G. des postes.	No. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Petersburg et Wellesley (10 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avr. 1859. Transport à cheval ou en waggon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	1859. Jan. 29.	1859. Mar. 12.	J. Zoeger..... H. & C. Doering	Wellesley..... do	Mai 10..... " 10.	1859. Mars 12..... " 12.	1 2	Selon les stipulations proposées dans l'annonce. Route par Petersbourg et N. Hamburg via Philippsville.	Quatre ans avec les réserves ordinaires en faveur du M. G. des postes.	\$ cts. 320 00 350 00 300 00	La route a été changée à Petersbourg et New Hamburg via Philippsville et le service en a été donné Zoeger, qui a offert de le remplir pour \$300.
Lifford et Orono via Newry (18 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er avr. '59. Transport à cheval ou en waggon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Jan. 29.	Mar. 12.	W. Howden..... Thos. Robinson Thomas Ward. William Neal...	Manvers T'np..... Lifford..... Manvers T'np..... do do	Mar. 9..... " 7..... " 2..... " 9.....	Mar. 11..... " " 4..... " 11.....	1 2 3 4	Do Do	Do Do	260 00 320 00 360 00 380 00	Soumission No. 1 acceptée.
Aylmer et Otisawa City (8 milles.)	Service 6 fois par semaine, à commencer le 1er avr. 1859. La malle sera transportée dans une voiture à un seul cheval.	Fév. 1.	Mar. 16.	Moses Holt..... Conroy & McCook.....	Aylmer..... do	Mar. 10..... " 14.....	Mar. 13..... " 13.....	1 2	Do Do	Do Do	200 00 320 00	Soumission No. 1 acceptée.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des missions.	Date de la réception des missions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la mission par le M. G. des postes.	No. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Aylmer et Portage du Fort (63 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er avr. 1859. Transport en voiture à un seul cheval.	Fév. 1	Mars 16.	Jos. Wymann..... Moses Holt..... Jos. Wymann..... Geo. Hodgins..... John Gordon..... Conroy & McCook.....	Onslow..... Aylmer..... Onslow..... Clarendon..... Portage du Fort Aylmer.....	Mars 11..... " 10..... " 10..... " 1..... " 7..... " 14..... " 13.....	Mars 15..... " 13..... " 12..... " " 14..... " 13.....	1 2 3 4 5 6	Do Do	Do Do	890 00 1000 00 1000 00 1180 00 1195 00 1240 00	Soumission No. 1 acceptée.
Brownsville et Ingersoll (18 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er avr. 1859. Transport en buggy, waggon ou sleigh.	Fév. 1.	Mars 19.	Edwin Doty..... James Owens....	Ingersoll..... do	Mars 18..... " 18.....	Mars 19..... " 19.....	1 2	Do Do	Do Do	480 00 518 00	Soumission acceptée pour un an seulement.
Wisebeach et Strathroy Post Office et station de ch. fer (14 m.)	Service 6 fois par semaine, du 1er avr. 1859. Transport en buggy, waggon ou sleigh.	Fév. 1.	Mars 19.	Henry Monger..... John Bowes..... S. Hungerford..... Hiram Dell..... W. H. Armstrong Timothy Cook.. J. McGarvey...	Amiens..... Warwick T'np. Strathroy..... do do do do	Mars 9..... " 14..... " 16..... " 1..... " 15..... " 14..... " 10.....	Mars " " 17..... " 4..... " 17..... " 17..... " " 7	1 2 3 4 5 6 7	Do Do	Do Do	390 00 400 00 450 00 548 00 595 00 600 00 500 00	Soumissions acceptées.
Lancaster et ob. fer du G. T. (11 milles.)	Service 24 fois par semaine au plus ou moins fréquemment selon le cas du 1er mai 1859. Transport en voiture ou autrement au choix du contracteur.	Fév. 9.	Mars 23.	Donald Ross..... James Dunlop..... Wm. Gillespie.. R. McDougall.. Arch. Maxwell.. D. McNaughton	Lancaster..... do do do do do	Mars 17..... " 18..... " 20..... Fév. 28..... " 17..... Mars 14..... " 17.....	Mars 18..... " 20..... " 3..... " 22..... " 18..... " 18..... " 18.....	1 2 3 4 5 6	Conforme aux stipulations proposées dans l'annonce.	Do Do	192 00 250 00 300 00 356 00 365 00 417 00	acceptée. 25 cts. par voy. 300 00 ou 356 00 365 00 417 00 ou 8 00 par semaine.
Brighton et Norham (14 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er mai 1859. Transport en buggy ou autre voiture, pendant l'été et en cutter en hiver.	Fév. 9.	Mars 23.	R. J. Morrow..... Isaac S. Platt... Robert Potts..... Ed. Howard..... S. Richmond.... Wm. Mills..... E. W. Striker... Wm. Shaw..... H. E. Ketchum J. Dingman.....	Hilton..... T'p. Percy..... Brighton..... Fredricksburg Hilton..... Brighton..... do T'np..... Codrington..... Brighton..... do	Mars 12..... " 8..... " 5..... " 15..... " 6..... " 4..... " 12..... " 10..... Fév. 21..... " 21.....	Mars 18..... " 10..... " 9..... " 17..... " 7..... " 5..... " 18..... " 1..... Fév. 21..... " 21.....	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	Do Do	Do Do	180 00 193 00 195 00 285 00 249 00 295 00 300 00 360 00 450 00 460 00	Soumission No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.— Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître-général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Norwood & Keene via Asphodel (17 milles)	Service trois fois par semaine, du 1er mai 1859. Transport à cheval ou en buggy en été et en cutter en hiver.	1859. Fév. 9.	1859. Mars 23.	Sam. Johnston. Michael Ryan. Wm. R. Scott. Moses Minor. L. P. Dinsdale. G. W. Smith. Charles Lavis. J. A. Johnson. Jno. V. Cronk. J. S. Comstock.	Norwood. Westwood. Norwood. Westwood. Norwood. do. do. do. do. do.	Mars 17. " 19. " 19. " 16. " 15. Fév. 23. Mars 16. " 21. " 19. " 15.	1859. Mars 21. " 22. " 21. " 23. " 19. " 12. " 22. " 17. " 18. " 21. " 21.	\$ 198 00 232 00 250 00 236 00 270 00 273 00 300 00 300 00 300 00 330 00	Soumission No. 1 acceptée.
Colborne & Norwood (30 milles.)	Service trois fois par semaine du 1er mai 1858. Transport en buggy, ou autre voiture en été, en cutter en hiver.	Fév. 9.	Mars 23.	J. Gallagher. Charles Weller. J. A. Johnson. Wm. C. Lewis. A. B. Geyman. B. F. Ewing. Denis Connolly. G. W. Webb. J. S. Strong. E. D. S. Wilkins. L. R. Weller.	Colborne. Castleton. Norwood. Brookville. T'p. Percy. do. do. Haldimand. Colborne. do. do. Cobourg.	Mars 8. " 19. " 21. " 22. " 17. " 10. " 15. " 15. " 1. " 22. " 21.	Mars 10. " 22. " 23. " 23. " 19. " 12. " 22. " 17. " 17. " 22. " 21.	540 00 570 00 600 00 600 00 694 00 700 00 730 00 780 00 794 00 800 00 960 00	Soumission No. 1 exceptée.
Ottawa City Pakenham (36 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er mai 1859. Transport par diligence lorsque le temps et les ch. le permettent.	Fév. 23.	Avril 6.	Jno. McAdam. Wm. Halpenny. Roger Smith. Robt. Stanley. J. S. McAdam. J. Beauchamp.	Pakenham. do. do. Ottawa City. Pakenham. Ottawa City.	Mars 23. " 28. " 21. Avril 4. " 2. Mars 29.	Mars 31. Avril 5. Mars 24. Avril 5. " 8. Mars	900 00 994 00 1100 00 1184 87½ 1200 00 1550 00	Soumission No. 1 excepté.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître-général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Lanark et Perth (13 milles.)	Service 6 fois par semaine, du 1er mai 1859. Transport par diligence ou autre voiture.	Fév. 24.	Avril 6.	Patrick Daley. James Murphy. J. Patterson. M. McPherson. D. McKeacher. Alex. Ferguson. P. McFarlane. Jno. Stewart. Mat. Stanley.	Perth. do. do. do. do. do. do. do. do.	Avril 1. " 1. Mar. 30. " 31. " 16. " 16. " 31. Avril 1. Mar. 22. " 30.	Avril 3. " 1. Mar. 31. " 3. " 3. " 4. " 3. " 1. Mar. 29. Avril 1.	192 00 200 00 218 00 220 00 224 00 240 00 260 00 290 00 360 00	Soumission No. 1 étant insuffisante on accepta la soumission No. 2.
Port Nelson et Wellington Sq. (1½ mille.)	Service 6 fois par semaine, du 1er mai 1859. Transport à cheval, en waggon, cutter, sleigh ou dilig.	Mar. 1.	Avril 16.	Samuel Fish. Samuel May. James Cutler. Wm. Oag. W. Richardson. Corney Sanders. Patrick Norris. Robt. Campbell.	Wellington Sq. Nelson. Port Nelson. Wellington Sq. do. do. Port Nelson. do.	Avril 1. " 15. " 12. " 12. " 7. " 14. " 15. " 12.	Avril 5. " 16. " 15. " 13. " .. " .. " .. " ..	45 00 50 00 56 00 95 00 100 00 100 00 100 00 225 00	
Wellington Square et station de ch. de fer (1½ mille.)	Service 2 fois par semaine, du 1er mai 1859. Transport en waggon, cutter, sleigh ou dilig, au choix du contracteur.	Mar. 1.	Avril 16.	Jas. Outler. Samuel Fish. Samuel May. W. Richardson. Wm. Oag. Corney Sanders. Rd. Mortimer.	Port Nelson. Wellington Sq. Nelson. Wellington Sq. do. do. do.	" 12. " 1. " 15. " 7. " 12. " 14. " 15. Mar. 30.	" 15. " 5. " 16. " 8. " 13. " 14. " 14. Mar. 30.	194 00 195 00 200 00 225 00 245 00 290 00 300 00	
Port Nelson et Wellington Sq. et état de ch. de fer (3 milles.)	Les deux services précédents réunis.	Mar. 1.	Avril 16.	Aaron Kenny. Thomas Ion. Wm. James. H. Richardson. Wm. Bell. Rd. Mortimer.	E. Flamboro. Nassagweya. Wellington Sq. do. Port Nelson. Wellington Sq.	" .. Avr. 13. " 4. " 15. " 4. Mar. 30.	Avr. 14. " 14. " 5. " 16. " 5. Mar. 30.	230 00 275 00 285 00 1 00 par jour ou \$313 00 par année. 350 00 400 00	Soumission No. 1 acceptée.
Stoco et Tweed (6 milles.)	Service 2 fois par semaine, du 1er mai 1859. Mode de transport au choix du contracteur.	Mar. 10.	Avril 16.	Adam Wilson. James Young. Rd. Marshall. Philip Huffman. A. M. Vandusen.	Stoco. do. Tweed. Hungrayford. Tweed.	" 28. Avr. 11. " 12. " 7. " 13.	" 31. Avr. 14. " .. " 12. " 14.	36 00 44 00 50 00 52 00 70 50	Soumission No. 1 acceptée. Ces soumissions ont été ouvertes par l'inspecteur du bureau de poste à Kingston.

Registre des soumissions.— Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître gén. des postes.	Annos et ep. o. N.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat	Montant annuel posé dans la soumission.	Remarques.
Station de Merrickville et Irish Creek (9 milles.)	Service 6 fois par semaine, du 1er juin 1859. Transport par diligence ou autre voiture.	1859. Mar. 23. Mai 4.	1859. Mai 4.	Robert Crozier.	Merrickville....	May 3.	1859. Mai 4.	1	1 Selon les stipulations proposées dans l'annonce	Quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du M. Génl. des postes	\$ cts. 160 00	Soumission No. 1 acceptée.
Brockville et Smith's Falls (32 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er juin 1859. Les malles seront transportées en diligence ou autre voiture.	Mar. 23. Mai 4.	1859. Mai 4.	H. Bradfield jr. Wm. C. Lewis. C. Stevenson. Wm. Finlay. David Edgar. Jas. Armstrong. Peter Bullis. Ninian Bates.	Brockville.... do do T'p de Kitley. Smith's Falls. Kitley. Yonge.	May 2. Avr. 29. " 28. " 26. " 26. May 3. Avr. 20. May 2.	1 2 3 4 5 6 7 8	1 Do 2 Do 3 Do 4 Reçu trop tard	1 Do 2 Do 3 Do 4	491 00 498 00 580 00 598 00 700 00 782 50 990 00 1200 00	Le maître général des p. s'est décidé à ne pas ouvrir ce service mais de servir les bur qu'on se propose d'accommoder. une m. journ. ent. Brok. et la stat'n d'Irish Creek.	
Melbourne et Richmond, et station de Richmond.	Service 24 fois par semaine, du 1er juin 1859. Transport en voiture à un seul cheval.	Mar. 30. Mai 11.	1859. Mai 11.	Frs. Guin, jr. Jno. N. Gee. L. Thomas. Andrew Lamb.	Richmond. Melbourne. do do	May 9. " 3. " 3. " 6.	1 2 3 4	1 Do 2 Do 3 Do 4	1 Do 2 Do 3 Do 4	158 00 180 00 199 00 295 00	Soumission No. 1 acceptée.	
St. Jacobs et Linwood via Hawksville (12 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er juin 1859. Transport à cheval ou en waggon, ou en sleigh, au choix du contracteur.	Avril 1. Mai 14.	1859. Mai 14.	David Petch. J. A. Johnson. Jos. W. Fish.	Wellesley. St. Jacobs. Linwood.	Avr. 28. Mai 1. " 6.	1 2 3	1 Do 2 Do 3	1 Do 2 Do 3	200 00 250 00 260 00	Soumission No. 1 acceptée.	

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître gén. des postes.	Annos et ep. o. N.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat	Montant annuel posé dans la soumission.	Remarques.
Paris Distributing P. O. et Dereham (41 milles.)	Service une fois par semaine à commencer au 1er juillet 1859. Transporter la malle en voiture à un ou deux chevaux, au choix du contracteur.	Avril 1. Juin 2.	1859. Juin 2.	Warren Paige.	Compton.	May 28.	1859. Juin 30.	1	1 Coforme aux stipulations proposées dans l'annonce.	..... do	249 60	Le maître général des postes étant d'avis que le montant demandé dans cette soumission était trop élevé, a fait un arrangement par l'entremise de l'ins. avec le M. de P. de Coaticook pour l'accomplissement du serv. au t'x de \$80 par année.
Coaticook et Station che. de fer.	Service deux fois par semaine. Transport à cheval ou en waggon, ou en sleigh, au choix du contracteur.	Avril 1. Mai 14.	1859. Mai 14.	A. McPhaden. Jas. Speiran. J. G. Truax. Wm. Thompson. Wm. Oliver. Jno. Atkinson.	Township Brock. Brook. do do do do Manchester.	May 6. " 9. " 9. " 9. " 6. " 2.	1 2 3 4 5 6	1 Do 2 Do 3 Do 4 Do 5 Do 6 Propose de faire les jours de malle le merc. et lundi au lieu du mar. et vend. les jours fixés par le dép.	1 Do 2 Do 3 Do 4 Do 5 Do 6	170 00 178 00 180 00 180 00 190 00 240 00	Soumission No. 1 acceptée.	
Paris Distributing P. O. et Dereham (41 milles.)	Service une fois par semaine à commencer au 1er juillet 1859. Transporter la malle en voiture à un ou deux chevaux, au choix du contracteur.	Avril 1. Juin 2.	1859. Juin 2.	Wm. Stroud. F. Johnson. Thos. Murray. John Colridge.	Norwichville. Brantford T'np. Paris. Ingersoll.	May 2. Jun 16. " 15. " "	1 2 3 4	1 Do 2 Do 3 Do 4	1 Do 2 Do 3 Do 4	1400 00 1400 00 1450 00 1490 00	MM. Stroud et Johnson approuvant que leurs soumissions étaient au même prix, firent une seconde soumission, M. Stroud demandant \$1340 pour le service et M. Johnson \$1364 contrat passé avec M. Stroud.	

Registre des soumissions. — Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître général des postes.	N ^o de l'annonce.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Sherbrooke et R. R. Station.	Service 24 fois par semaine, du 1er juillet 59. Transport, voitures à un seul cheval.	1859. Avril 20.. Mai 31..	1859. Mai 27..	O. Cameron..... Elias Cheney... W. Chamberlin	Sherbrooke..... do do	Mai 27.. " 28.. " 28.. Avr. 28..	1859. " 28..... " 26.....	1 2 3	Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	4 ans avec les réserves ordinaires en faveur du M. G. des postes.	\$ cts. 160 00 199 68 249 00	Soumission No. 1 acceptée.
Ayr et New Dundee (8 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er juillet 1859. La malle sera transportée à cheval ou en voiture, au choix du contracteur.	Avril 20.. Juin 18..	Il n'a pas été reçu de soumissions.							Do		Le M. G. des P. s'étant décidé à raccourcir cette route en la desservant par New Dundee et Roseville, M. Ernst, M. P. de New Dundee, entreprit le service pour \$78 par année.
Bervie et Ripley (7 milles.)	Service 1 fois par semaine, du 1er juillet 1859. Les malles seront transportées à cheval ou en voiture, au choix du contracteur.	Avril 28.. Juin 18..	Avril 18.. Juin 18..	Moses Wall..... T. Harris, sr... Jos. Morgain...	Huron T'p..... Kinloss..... Huron T'p.....	Jun 8.. " 9..	Jun 17..... " 17..... " 17.....	1 2 3	Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	Do	40 00 44 50 45 00	No. 1 acceptée.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître général des postes.	N ^o de l'annonce.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Galt et Paris (14 milles.)	Service 6 fois par semaine, du 1er juillet, 1859. La malle sera transportée en buggy, waggon, ou sleigh. Le contracteur est requis de desservir Glenmorris seuls charge additionnelle, sitôt le pont fini.	Avril 30.. Juin 18..	Avril 30.. Juin 18..	W. Anderson... Thos. Colwell... Chas. O'Neil... Thos. Murray...	Ayr..... do..... Glenmorris..... Paris.....	Jun 9.. " 15.. " 14.. " 15..	Jun 9..... " 17..... " 17.....	1 2 3 4	Ne consent à faire le trajet qu'entre les B. de de Dis. de Galt et Paris.	Do	795 00 880 00 900 00 745 00	No. 1 accepté.
North Pelham et Port Robinson (13 milles.)	Service 3 fois par semaine; du 1er juillet et 1859. Transport de la malle à cheval, ou si c'est nécessaire en buggy, waggon ou sleigh.	Avril 30.. Juin 18..	Avril 30.. Juin 18..	T. McGlashan... P. W. Horton... Geo. Coon, jr... W. W. Holcomb... J. M. McQueen	N. Pelham..... Pelham T'p..... do..... Crowland..... Gainsboro.....	Jun 13.. " 7.. " 14.. " 7..	Jun 17..... " 8..... " 16..... " 17..... " 7.....	1 2 3 4 5	Conformément aux stipulations proposées dans l'annonce.	Do	240 00 248 00 260 00 275 00 280 00	No. 1 accepté.
Barrie et Orillia (28 milles.)	Le service se fera tous les jours que le steamer ne marchera pas entre Barrie et Orillia, les dimanches exceptés, et seulement ces jours-là; à commencer au 1er juillet 1859. La malle sera transportée en waggon, cutter, sleigh ou diligence au choix du contracteur.	Mai 1.. Juin 18..	Mai 1.. Juin 18..	Jno. Harvie... R. J. Millen... Thos. Cundle...	Orillia..... T'p. Orillia..... Barrie.....	Jun 15.. " 16.. May	Jun 17..... " 8.....	1 2 3	Do	Do	2 25 par voy. 2 75 par voy. 3 45 par voy.	No. 1 accepté.

Registre des soumissions.—(Suite.)

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Date de la mission.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	N° de la mission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Oakwood et Port Hoover (10 milles.)	Service trois fois par semaine, à compter du 1er juillet 1859. Transport de la malle à cheval, au choix du conducteur.	1859. Mai 1. Juin 18.	1859. Juin 14.	1859. Juin 11. " 15. " 11. " 14. " 18. " 1. " 9. " 19. " 3. " 19. " 2.	Oakwood do. Little Britain Oakwood do. Mariposa do. Oakwood. Mariposa do. Little Britain.	R. Badgley H. J. Pearson A. Laidley M. Martindale. Wm. Chidley Wm. James Isaac Yerx W. Armitage Thomas Marks John R. Lytle. D. S. Wiggins.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	Conformément aux stipulations proposées dans l'annonce. (Reçu tard.) (Reçu tard.)	Quatre années avec les réserves ordinaires en faveur du M. G. des postes.	\$ 80 00 80 00 100 00 115 00 120 00 130 00 145 00 145 00 148 00 150 00 622 00	Les sommes demandées dans les soumissions No. 1 et 2 étant égales, on demande aux soumissionnaires s'ils réduiraient; à-dessus M. Badgley consentit à \$74.50, mais M. Pearson refusa de faire aucune réduction. Contrat passé avec M. Badgley.
Norwood et South Dummer (5 milles.)	Service 2 fois par semaine, à compter le 1er juillet 1859. La malle transportée à cheval ou autrement au choix du conducteur.	Mai 4. Juin 15.	Jun 14. " 2. " 9. " 31. " 9.	Jun 11. Mai 31. Jun 6. Mai 28. Jun 6. " 4.	S. Dummer do. Asphodel Dummer S. Dummer Asphodel	James Brown John Wilson John Scott Geo. Peters Thomas Speet. J. Stevenson	1 2 3 4 5 6	Conformément aux stipulations proposées dans l'annonce.	..... Do	88 00 40 00 50 00 60 00 60 00 80 00	No. 1 acceptée.
Bureau de poste de Londres et les stations de ch. de fer.	Service commun-quant le 1er juillet 1859. Autant de voyage à faire par jour qu'il sera requis.	Mai	Jun 18. " .. " 17. " ..	Jun 17. " 10. " 15. " 2.	London do Belmont. London	M. Rickard Jno. Patterson. Edwin Prowse. Bern'd Brophrey	1 2 3 4	..... Do .....	..... Do	12½ par voyage 12½ par voyage 12 par voyage 15 par voyage 12½ par voyage 20 par voyage	in No. 1 Soumissions No. 2 acceptées.— Le soumissionnaire.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Date de la mission.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	N° de la mission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
St. Hyacinthe et Yamaska (35 milles)	Transport des malles dans un wagon à un seul cheval, construit expressément à cette fin.	Mai 4. Juin 15.	Jun 12. " 3. " 30. Jun 8. " 8. " 31. " 13. " 7.	Jun 12. " 3. " 30. Jun 8. " 8. " 31. " 13. " 7.	Yamaska do St. Hyacinthe. Yamaska do Pierreville St. Rosalie. St. Hyacinthe.	Joseph Hebert. Gab'l. Senecal. Louis Picard. Joseph Hebert. J. Provencher. J. Coulombe. Frang. Fortier. Jos. Lawrence.	1 2 3 4 5 6 7 8	..... Do .....	..... Do	\$339 00 340 00 360 00 371 00 396 00 450 00 500 00	No. 1 accepté.
St. Hyacinthe et St. Hyacinthe (17 milles.)	Service 3 fois par semaine du 1er juillet 1859. La malle sera transportée dans une voiture à un seul cheval.	Mai 4. Juin 15.	Jun 1. " 2. " 15. " 7. " 31. " 30. Jun 14. " 10. " 7. " 14.	Jun 1. " 2. " 15. " 7. " 31. " 30. Jun 14. " 10. " 7. " 14.	St. Hyacinthe do do do do St. Rosalie St. Dominique. St. Hyacinthe. St. Hugues. do St. Hugues. St. Hyacinthe.	Pierre Grenon. Louis Picard. J.B. Lamoureux Isaac Brodeur. Antoine Hogue Flavien Dubé. Isaac Leclair. P. Moussette. Benj. Beland. Antoine Daviot Louis L. Poulin Chas. Roberge. Frang. Lucier.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13	..... Do .....	..... Do	288 00 320 00 360 00 400 00 400 00 400 00 424 00 480 00 500 00 500 00	Soumission No. 2 acceptée.— No. 1 n'étant pas considéré satisfaisant.

Registre des soumissions.— Suite.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception par le M. G. des postes.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel posé dans la soumission.	Remarques.
St. Hugues et Yamaska (25 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er juillet 1859. Transport en voiture, à un seul cheval. Le contracteur devra aussi fournir une malle tri-hebdomadaire entre Ruissseau des Chênes et Upton, et ainsi qu'une entrée St. Marcel et Raymond's Corners.	1859. Mai 4.	1859. Juin 15.	H. Henault..... Edouard Dugre J. Chapedelaine dit Larivière... Benj. Beland... J. Bte. Brodeur Jean F. Regis Forcier..... D. Therien.....	Ruissseau des Chênes..... Yamaska..... River David..... St. Hugues..... St. Hyacinthe Parish..... Parish of St. David..... River David.....	1859. Juin 10. " 9. Mai 31. " 27. Jun 3. Mai 31.	1859. Juin 14. " " 7. " Jun 7.....	Conformément aux stipulations proposées de l'annonce.	Quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du M. G. des postes.	\$ cts. 350 00 424 00 448 00 448 00 450 00 496 00 500 00	No. 1 acceptée.
Frankville et station du ch. de fer à Irish Creek, (11 milles.)	Service 6 fois par semaine; à commencer le 1er juillet 1859. La malle sera transportée par la diligence ou autrement au choix du contracteur.	Mai 4.	Jun 15.	W. Leacock..... A. Stewart..... David Edgar..... D. C. Williams James Debben.. Noah Marshall.. A. Robinson..... D. Dowsley..... Hiram McRea... S. Holmes.....	Kitley..... do..... do..... Toledo..... Kitley..... Toledo..... Kitley..... do..... do..... do.....	Jun 6. " 11. " 10. Mai 6. Jun 9. " 9. " 9. " 13. " 13. Mai 13	" 7..... " 14..... " 14..... " 11..... " 13..... " " 11..... " 13..... " 14..... " 2.....	Do..... Do..... Do..... Do..... Do..... Do..... Do..... Do..... Do..... Do.....	280 00 289 00 297 00 350 00 350 00 365 00 430 00 445 00 490 00 599 00	No. 1 acceptée.	
Drummondville et Upton (17 milles.)	Service 2 fois par semaine; à commencer au 1er juillet 1859. Transport de la malle par voiture à un seul cheval.	Mai 4.	Jun 15.	P. Bourgeau..... Louis Cusson... P. Bourgeau..... H. Gagnon..... Louis Cusson... O. Chartrain, Jr	Drummondville do. do. do. do. do.	Jun 10. " 6. " 6. Jun 4. " 3.	" 13..... " 8..... " 8..... " 11..... " 8..... " 7.....	Do..... 22 soumissions	Do..... Do..... Do..... Do..... Do..... Do.....	140 00 150 00 160 00 176 00 200 00 216 00	No. 1 acceptée.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception par le M. G. des postes.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel posé dans la soumission.	Remarques.
North Augusta et Prescott (18 milles.)	Service trois fois par semaine du 1er août 1859. Transport à cheval ou en buggy en été ou outier en hiver.	Mai 10.	Jun 10.	James Wilcox..	N. Augusta.....	Jun 15.	Jun 17.	1.....	Do.....	100 00	Le M. G. des postes considérant cette soumission trop élevée, M. Wilcox consentit à faire ce service pour \$80 par année, et le contrat lui fut donné.
Colborne et station du chemin de fer (1 mile.)	Service 24 fois par semaine, (ou plus ou moins fréquemment, selon le besoin), à commencer au 1er août 1859. Transport de la malle dans une voiture publique ou autre au choix du contracteur.	Mai 10.	Jun 22.	Jas. Brunow... J. L. Yeomans... G. W. Webb.... D. S. Howell...	Colborne..... do..... do..... do.....	Jun 17. " 20. " 16. " 17.	Jun 22..... " 22..... " "	1..... 2..... 3..... 4.....	Do..... Do..... Do..... Do.....	10 14 18 20	Soumission No. 2 acceptée, No. 1 n'étant pas approuvée.
Edwardsburg et station du chemin de fer (1 1/2 mile.)	Service 12 fois par semaine ou ainsi que requis; à commencer au 1er août 1859. La malle sera transportée à pied ou autrement au choix du contracteur.	Mai 10.	Jun 22.	W. S. Akin..... H. Anderson....	Edwardsburg... do.....	" 20. " 14.	Jun 21..... " 17.....	1..... 2.....	Do..... Do.....	25 35	No. 1 acceptée.

Registre des soumissions.—(Suite.)

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître-général des postes.	Unos et Nos.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Brighton et station du chemin de fer (1 mille.)	Service 24 fois par semaine, ou plus ou moins souvent, selon le besoin; à commencer au 1er août 1859. Transport de la malle dans une voiture publique ou autre, au choix du contracteur.	1859. Mai, 10.	1859. Juin, 22.	Thos. Howitt... T.C. Lockwood... Geo. S. Marsh... John Butler... J. Dingman...	Brighton... do do do	1859. Juin, 8 " " 20. " " 22. Mai, 25. Juin, 17.	1859. Juin, 14... " " 21... " " 22... Mai, 27... Juin, 18...	1 2 3 4 5	1 Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	Quatre ans, avec la réserve ordinaire du maître-général des postes.	\$ cts. 00 10 p.f. 00 12½ " 00 16½ " 00 18 " 00 20 "	No. 1 accepté.
Shannonville et station du chemin de fer (1/2 mille.)	Service 24 fois par semaine, ou plus ou moins fréquemment, selon le besoin; du 1er août 1859. Transport de la malle à pied ou autrement, au choix du contracteur.	Mai, 10.	Mai, 22.	Robert Clarke... H. Vancott... James Doman... R. McMichael... J. W. Loveless...	Tyendinaga... Shannonville... do do do	Juin, 21. " " 20. " " 20. " " 20. " " 18.	Juin 22... " " 21... " " 22... " " 21... " " 21...	1 2 3 4 5	1 Do 2 Do 3 Do 4 Do 5 Do	Do Do Do Do Do	00 08½ p.f. 120 00 p.an 10 p.f. 00 11½ " 00 13½ " 00 18½ "	Soumission No. 2 acceptée,—No. 1 n'étant pas satisfaisant.
Grafton et station du chemin de fer (1 mille.)	Service 12 fois par semaine, plus ou moins souvent, suivant le cas; du 1er août 1859. Transport de la malle en voiture publique ou autrement, au choix du contracteur.	Mai, 10.	Mai, 22.	Benj. Brown... Henry McBrien... Thos. Patterson... Jer. McBrien...	Grafton... do do do	Juin 20... " " 21... " " 20... " " 21...	Juin 20... " " 22... " " 21... " " 22...	1 2 3 4	1 Do 2 Do 3 Do 4 Do	Do Do Do Do	00 25 p.f. 00 25 " 00 30 " 00 40 "	Les soumissions Nos. 1 et 2 furent ensuite réduites à 19½ et 22 cents respectivement. No. 1 à 19½ cents accepté.

Portage du Fort et Ross.	Service trois fois par semaine; du 1er août 1859.—Transport de la malle en bateau, à pied ou à cheval ou en cutter selon la saison et l'état de la traverso.	Mai 10.	Mai 17.	Thomas Cairy.	Portage du Fort	Juin 14.	Juin 17.	1	1 Do Do Do Do	Do Do Do Do	-140 00	Le maître général des postes trouvant ce montant trop élevé, M. Cairy l'a réduit à \$120, contrat passé avec lui à taux.
Bobcaygeon et Minden (30 milles.)	Service une fois par semaine; du 1er août 1859.—Transport de la malle à cheval ou en voiture.	Mai 18.	Mai 29.	James Finley...	Vevulam	Juin 20.	Juin Juillet.....	1 2	1 Do 2 Do	Do Do	156 00 260 00 296 00	No. 1 accepté.
Drummondville et La Baie (22 milles.)	Service trois fois par semaine; du 1er août 1859.—Transport de la malle en voitures à un seul cheval.	Mai 20.	Juillet 1.	O. Chartrain... Louis Cusson...	Drummondville do.	Juin 30. " 27.	Juillet..... Juin 29.....	1 2	1 Do 2 Do	Do Do	600 00 601 50 704 25 720 00 790 00 897 00 948 00	No. 1 accepté.
La Baie et Trois-Rivières (25 milles.)	Service six fois par semaine; du 1er août 1859.—Transport de la malle en voiture à un seul cheval.	Mai 20.	Juillet 1.	Louis Casson... H. Hébert... A. Beauchemin... Frs. Prince... Eugène Prince... R. Larivière... A. Buisson...	Drummondville St. Grégoire... Trois-Rivières... St. Grégoire... do do do	Juin 28. " 27. " 18. " 15. " 27. " 18. " 15.	Juillet 1... Juin 30... " Juin 18... " 30... " 23... " 22...	1 2 3 4 5 6 7	1 Do 2 Do 3 Do 4 Do 5 Do 6 Do 7 Do	Do Do Do Do Do Do Do	600 00 601 50 704 25 720 00 790 00 897 00 948 00	No. 1 accepté.
Drummondville, La Baie et Trois-Rivières (47 milles.)	Union des deux services précédents.	Mai 20.	Juillet 1.	T. et J. Vigneau	La Baie	Juin 21.	Juin 27.	1	1 Do Do Do	Do Do Do	1300 00	

Registre des soumissions. — (Suite.)

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître-général des postes.	No. de la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Rawdon et St. Jacques l'Achigan (13 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer au 1 ^{er} août 1859. Transport de la malle dans une voiture à un seul cheval.	1859. Juillet 1	1859. Juillet 27	James Daly... Hugh Cassidy... Michael Coffey... Geo. Dorwin...	T'p. de Rawdon do. St. Ignace... T'p. de Rawdon	Juillet 21 " 17 " 15 " 14	1859. Juillet 25 " 19 " 19 " 25	1 2 3 4	Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	Quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du M. G. des Postes.	\$ cts. 205 00 215 00 225 00 260 00	No. 1 accepté par le Mre. Gén. des P.
Cayuga et Seneca (13 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer au 1 ^{er} août 1859. Transport de la malle en buggy, waggon ou sleigh, selon le besoin.	Juin 1.	Juillet 23	Edward Evans... Geo. Phillips... John Waters... Jos. McGovern... George Gibson... Geo. Whicher...	Walpole... Seneca... Caledonia... T'p. de Cayuga... Cayuga... Caledonia...	Juillet 4 Juin 25. Juillet 9 " 15 " 21 " 20	Juillet 6... " 19 " 19 " 22 " 21	1 2 3 4 5 6	Do	Do	310 00 345 00 400 00 400 00 440 00 450 00	No. 1 accepté.
Québec et St. Raymond (42 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1 ^{er} juillet 1859. Transport de la malle en voiture à un seul cheval.	Juin 4.	Juin 20.	J. Derochers... J. Plamondon... Alex. Read... P. Plamondon... C. Henderson... Denis O'Haire...	St. Raymond... do. Bourg Louis... St. Raymond... Bourg Louis... Québec...	Juin 16. " 16. " 13. " 9. " 13. " 20.	Juin 20... " 20... " 16... " 15... " 15... " 20...	1 2 3 4 5 6	Do	Do	344 00 400 00 400 00 400 00 440 00 500 00	No. 1 accepté.
Kemptville et Merrickville (18 milles.)	Service six fois par semaine, du 1 ^{er} août 1859. Transport des malles en voiture publique ou autre au choix du contracteur.	Juin 8.	Juillet 20	Jas. Armstrong S. Mirrick	Merrickville... Merrickville N.	Juillet 18 " 8	Juillet 20... " 9...	1 2	Do	Do	230 00 400 00	No. 1 accepté.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître-général des postes.	No. de la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Station de Bowmore et Nottawasaga (6 milles.)	Service trois fois par semaine; du 1 ^{er} septembre, 1859. Transport de la malle en buggy, waggon ou sleigh, ou à cheval au choix du contracteur.	Juin 15.	Août 6.	John Bain... Neil Campbell... J. Cunningham... A. McDonald... Arch'd. Bell... Wm. Blair... H. Carmichale... John Currie... A. Gillespie... John Currie...	Nottawasaga... do.	Juill. 23 " 23. " 23. Juill. 22 Août 1. Juill. 21 " 26. " 18. " 19.	Juillet 26... " 26... " 26... " 26... " 26... " 26... " 26... " 26... " 26... " 26... " 26... " 26...	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	Do	Do	0 50 par voyage No. 1 par 78 25 par année accepté. 80 00 80 00 92 00 95 00 100 00 104 00 112 00 120 00 160 00	No. 1 accepté.
Bayfield & Hillsboro' (45 milles.)	Service 1 fois par semaine; à commencer au 1 ^{er} août 1859. Transport de la malle à cheval ou autrement au choix du contracteur.	Juin 15.	Juillet 23	Geo. Castle, jr... Thomas Luton... Jacob Hodgson... Joseph Paise... J. Kemp, J.P... W. A. Church... James Barrie...	Bayfield... do. Bosanquet... do. Plympton... Stanley... Sarnia...	Juill. 19. " 21. " 21. Juill. 18 " 8. " 19. " 19.	Juillet 21... " 22... " 21... " 14... " 20... " 21...	1 2 3 4 5 6 7	Do	Do	225 00 250 00 280 00 290 00 299 52 or 5 76 par semaine. 300 00 400 00	No. 1 accepté.
Bowmore et Osprey, via Mortimer (12 milles.)	Service 1 fois par semaine, du 1 ^{er} septembre 1859. Transport de la malle à cheval, en waggon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Juin 15.	Août 6.	Robert Brown... J. Timney, jr... J. McD. Trupper... Jas. Hamilton... Donald Fraser... Jas. Chapman...	Osprey T'np... do. do. do. do. do.	Juill. 28 " 22. Août 3. Juill. 29 " 23. Juin 30.	Août 2... Juillet 25... Août 6... " 2... Juillet 26... " 5...	1 2 3 4 5 6	Do	Do	50 00 70 00 71 00 74 00 75 00 110 00	No. 1 accepté.
Horning's Mills et Melancthon (8 milles.)	Service 1 fois par semaine, du 1 ^{er} septembre, 1859. Transport de la malle à cheval, en waggon, cutter ou sleigh au choix du contracteur.	Juin 15.	Août 6.	Thos. Huxtable... Wm. Devlin, jr... Wm. Devlin, jr... Jas. McGhee...	Melancthon... do. do. do.	Août 1. " 4. " 1. Juill. 21	Août 6... " 5... " 5... " 5... Juillet 26...	1 2 3 4	Do	Do	49 50 65 00 79 00 85 00	No. 1 accepté.

Registre des Soumissions.—(Suite.)

Remarque.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Duré proposé du contrat.	Conditions proposées dans la soumission.	Signature.	Date de la réception de la mission par le maître général des postes.	Date de la soumission.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Date de la demande des missions.	Conditions stipulées par le déparlement en annonçant le contrat.	Nom du contrat proposé.
	\$ 78 000	Quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du M. G. des P.	Selon les stipulations proposées dans l'annonce.		1859. 1 Août 6. 2 Juillet 7. 3 " 21. 4 Août 4.	1859. Août 6. Août 21. Août 4.	Collingwood. Notawasaga. do Collingwood.	Dug. McLarty. Don. McAlister. Hugh Currie. Wm. Lawrence.	1859. Août 6. Août 6. Août 6. Août 6.	1859. Juin 15.	Service 3 fois par semaine, du 1er septembre 1859. Transport de la malle à pied, à cheval, en wagon, cutter ou sleigh au choix du contracteur.	Collingwood et Nottawa (3 milles)
50 c. p. voyage, No. 1 accepté.	159 00 160 00 180 00 250 00 300 00 300 00	..... do	..... do	1 2 3 4 5 6	1 Juillet 23. " 22. " 19. " 19. " 19. " 19.	Juillet 22 " 21. " 19. " 18. " 21. " 22.	Newcastle..... Orono..... do..... Townsp. Clarke. Orono.....	W. R. Bradley. Richard Allen. James Kerr..... John Werry..... James Dickson. Thos. Brodie, jr	Juillet 23 Juillet 16 Juillet 16	1859. Juin 18.	Service 6 fois par semaine, du 1er août 1859. Transport de la malle à cheval ou en voiture.	Newcastle et Orono (5 milles.)
No. 1 accepté.	100 00	..... do	Selon les stipulations proposées dans l'annonce.	1	1 Juillet 16.	Juillet 15	Owen Sound	Wm. Johnstone	Juillet 16	20.	Service 2 fois par semaine, du 1er août 1859. Transport de la malle à cheval ou en voiture.	Johnson et Owen Sound (15 milles.)
(Informe.)	190 00 192 00 200 00 220 00 225 00 250 40 275 00 300 00	..... do	..... do	1 2 3 4 5 6 7 8	1 Août 17. " 3. " 11. " 16. " 16. " 16. " 16. Juillet 20.	Août 15. " 1. " 15. " 8. " 4. " 11. " 6. Juillet 18	Unionville..... L. Addison..... do..... Greenbush..... Tp. Elizabeth'n Greenbush..... do..... Addison.....	John Forth..... August. Taplin Wm. Robinson. Geo. Taylor..... Jos. Robbins..... Robt. Connor..... A. Blanchard... Samuel Gray.... A. Hamlin & W. do	Août 17. Août 17. Août 17. Août 17. Août 17. Août 17. Août 17. Août 17.	Juillet 6	Service 6 fois par semaine, du 1er octobre 1859. Transport de la malle dans une voiture publique ou autre au choix du contracteur.	Addison et Bellamy's Station (7 milles.)
No. 1 accepté.	300 00	..... do	..... do	9	Août 17.	"	do	H. Robinson	"	"	"	"

Remarque.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Duré proposé du contrat.	Conditions proposées dans la soumission.	Signature.	Date de la réception de la mission par le maître général des postes.	Date de la soumission.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Date de la demande des missions.	Conditions stipulées par le déparlement en annonçant le contrat.	Nom du contrat proposé.			
Chatsworth et Orangeville (59 milles.)	Service 1 fois par semaine; du 1er octobre 1859. Transport de la malle à cheval ou en wagon, cutter ou sleigh au choix du contracteur. do do	1 2 3 4 5 6 7 8	1 E. Harrison. Geo. Taylor..... J. Brown..... Robt. Laidlaw. Thos. Huxtable Wm. J. Lewis. J. Matthews..... R. D. Coulson. John Mays..... Hugh Haley.....	6., Sept. 10. Sept. 10. Sept. 10. Août 30. Août 30. Sept. 7. Sept. 7. Août 30 Août 30	Melancthon..... Albion..... Melancthon..... Mono..... Melancthon..... Caledon..... Orangeville..... Fergus..... Orangeville.....	Sept. 6. " 3. " 3. Août 30. " 1. Août 25. Sept. 7. " 8. " 2. Août 30 Août 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9	10. 10. 9. 2. 25. 8. 2.	7., Sept. " 6. " 9. " 2. Août 25. Sept. 7. " 8. " 2. Août 30 Août 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 do do	No. 1 accepté, mais suivis de côté ensuite comme n'étant pas satisfaisant. Contrat donné à No. 2. (Informe.)
Zimmerman et Station de Wellington Square (8 milles.)	Service 6 fois par semaine; du 1er octobre 1859. Transport de la malle à cheval ou en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	..... do	..... do	1 2 3	Thomas Watson John Scott..... Wm. Trimble....	Sept. 18. Sept. 10. Sept. 6.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	No. 1 accepté.
Belleville et Hillier (18 milles.)	Malle 1 fois par semaine; Service du 1er octobre 1859. Transport de la malle à cheval ou en buggy en été. Traverse de la Baie de Quinté, en bateau.	..... do	..... do	1 2 3	George Rose..... T. H. Flagler.... S. Flagler.....	Août 31. Août 27. Août 27.	Ameliaburg..... Hillier..... Do	Août 22 " 29. " 27.	1 2 3	..... do	..... do	..... do	No. 1 accepté.
Montmagny et St. François (10 milles.)	Service 2 fois par semaine; du 1er octobre 1859. Transport de la malle dans une voiture à un seul cheval.	..... do	..... do	1 2 3 4	Et. C. Boulet... F. X. Caron.... J. B. Bernatché P. Gaudreau....	Sept. 15. Sept. 15. Sept. 7. " 12.	.....	.....	Août 19 Sept. 12. " 7. " 12.	1 2 3 4	..... do	..... do	No. 1 accepté. Le prix n'est pas mentionné

Registre des Soumissions. — (Suite)

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître-général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Drayton et Elora (15 milles.)	Service 3 fois par semaine; du 1er octobre 1859. Transport à cheval ou en wagon cutter ou sleigh au choix du contracteur.	1859. Juil. 21.	1859. Sept. 10.	R. McKague, Alex. Smart, James Echlin, R. E. French, Lewis Adams, John M. Hart, S. Hambleton, Francis Dalby.	Maryboro', Elora, T'np de Pool, Do., Drayton, Guolph, Maryboro', Elora.	1859. Août 18., Sept. 8., Août 15., " 30., " 17., " 27., " 29., Juillet 30.	1859. Août 24., Sept. 13., " 2., " 21., " 27., " 29., Juillet 30.	\$ cts. 224 00 236 00 240 00 240 00 300 00 320 00 400 00 425 00	No. 1 accepté.
Barrie et Station du ch. de fer (14 mille.)	Service aussi souvent que requis; du 1er octobre 1859. Transport en diligence ou autre voiture au choix du contracteur.	Juil. 21.	Sept. 10.	T. McCausland.	Barrie	Août 22	..... Do	0 16 par voyage No. 1 accepté.	..... Do
Stouffville et Station du ch. de fer de Scarborough (18 milles.)	Service 6 fois par semaine; du 1er octobre 1859. Transport à cheval, en wagon, cutter, diligence ou sleigh au choix du contracteur.	Juil. 27.	Sept. 10.	John Raymer, Henry Coppin, R. P. McGregor, Wm. McGill, Jacob Brooks, Alex. Sangster, H. Hall.	Pickering, Uxbridge, T'np de King, Stouffville, Woburn, Stouffville, Markham	Août 30., Sept. 7., " 4., " 7., " 5., Août 29., Sept. 5.	..... Do	390 00 460 00 500 00 505 00 550 00 600 00 600 00	No. 1 accepté.

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître-général des postes.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Craighurst et Jarratt's Corners (11 milles.)	Service 2 fois par semaine, du 1er oct. 1859. Transport à cheval ou en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Juillet 20	Sept. 10.	Thos. Jarratt.	T'p. d'Oro	Sept. 3.	8., Sept. 8., Sept. 10.	104 00	Cette soumission n'a pas été acceptée. L'inspecteur a visé d'annoncer le service entre Craighurst et Orillia.
Barrie et Shanty Bay (7 milles.)	Service 2 fois par semaine, du 1er oct. 1859. Transport à cheval, en wagon, cutter ou sleigh, au choix du contracteur.	Juillet 29	Sept. 10.	Wm Heard.	T'p. d'Oro	Sept. 3.	6., Sept. 6., Sept. 8., Sept. 10.	100 par voyage. 104 00 par année.	Soumiss. accepté.
West Flamboro et Station C. F. (14 mille.)	Service 6 fois par semaine, du 1er oct. 1859. Transport à cheval ou en voiture.	Août 1.	Sept. 16.	Geo. Sweet, W.M. Pherson et Andr. Wield	West Flamboro, do.	Sept. 2., Août 22.	1., Sept. 1., Août 26., Sept. 26.	120 00 120 00	Les soumissions ayant été réduites à \$96 et \$80 respectivement. No. 2 à \$80 fut acceptée par le M. G. des Postes.
Chambly et St. Hilaire (12 milles)	Service 6 fois par semaine, du 1er oct. 1859. Transport en voiture à un seul cheval.	Août 5.	Sept. 16.	L. St. Germain, Ed. Ducloux, Edouard Macé, André Larose, C. Larivière, C. Deschamps, Thomas Roane.	Chambly, St. Hilaire, St. Mathias, St. Hilaire, do., Chambly, do.	Sept. 13., " 14., " 3., " 6., " 12., " 16., " 16.	1., Sept. 1., Sept. 14., " 14., " 6., " 21., " 20.	318 00 330 00 359 00 360 00 375 00 314 00 322 00	No. 1 accepté. Reque trop tard. Do.

Registre des soumissions. — Suite.

Non proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Residence de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître gén. des postes.	No de la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Compton et Stanstead (22 milles.)	Service 6 fois par semaine, du 1er Octobre, 1859. Transport dans une voiture à un seul cheval.	1859 Aout 5.	1859 Sept. 16.	Compton, Waterville, Stanstead, do	B. Pomroy, Ter. McGovern, E. W. Hubbard, T. P. Jenkins.	Sept. 13, 15, 13, 15.	1859 Sept. 15, 16, 14, 16.	1, 2, 3, 4	Selon les stipulations de l'annonce.	4 ans sous réserve ordinaire en faveur du M. G. des P.	\$ cts. 500 00, 549 00, 600 00, 600 00	Le M. G. des P. trouvant \$500 trop élevé pour ce service, M. Pomroy fit une réduction de \$50 et sa soumission fut acceptée.
Coaticook et Stanstead (19 milles.)	Service 6 fois par semaine, du 1er Octobre, 1859. Transport dans une voiture à un seul cheval.	Août. 5.	Sept. 16.	Barford, do, Compton, Stanstead	Geo. Thomas, Geo. Thomas, B. Pomroy, E. W. Hubbard	Sept. 14, 14, 13, 13.	Sept. 15, 15, 14, 14.	1, 2, 3, 4	Do	do	300 00, 350 00, 500 00, 600 00	No. 1 acceptée (Employant deux chevaux.)
Cité d'Ottawa et North Wakefield (26 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er Octobre, 1859. Transport dans une voiture couverte à deux chevaux.	Août. 5.	Sept. 16.	Wakefield, Towns'p de Hull, do de Wakefield, Wakefield, Ottawa	Wm. Pattenson, Seth Cates, John Kirk, John Evans, M. Fitzpatrick, J. Beauchamp.	Sept. 10, 10, 12, 5, 12, 12.	Sept. 10, 10, 13, 7, 14, 17.	1, 2, 3, 4, 5, 6	Do	do	130 00, 195 00, 199 00, 300 00, 340 00, 900 00	No. 1 acceptée. Reçue tard.

Non proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Residence de la personne faisant des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le maître gén. des postes.	No de la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Bowmanville et Tyrone (7 milles.)	Service 3 fois par semaine, du 1er Octobre, Transport, ou diligence ou autre voiture au choix du contracteur.	Sept. 17.	Sept. 17.	T'p Darlington, do, do, do	Patk. Travers, J. Maynard, Jas. Mahaffey, Richd. Barrett, Jos. Maynard	Sept. 12, 12, 12, 1, 14.	Sept. 10, 10, 14, 10, 17.	1, 2, 3, 4, 5	Do	do	59 00, 78 00, 98 00, 119 00, 120 00	No. 1 accepté.
Carillon et Cité d'Ottawa, pendant la clôture de la navigation, (79 milles.)	Service 6 fois par semaine à commencer à la clôture de la navigation en 1859, et à continuer jusqu'à l'ouverture en 1860. Transport en voiture à un seul cheval.	Août 26	Oct. 26.	L'Original, Ottawa	Patrick Lee, J. Beauchamp	Oct. 24, Oct.	Oct. 23, Oct.	1, 2	Do	do	1298 00, 2420 00	pour la saison No. 1 accepté.
Montréal et St. Eustache, pendant la navigation, (48 milles.)	Service 6 fois par semaine toute l'année, pour commencer à la fin de la navigation en 1859. Transport en voiture à un seul cheval.	Oct. 26.	Oct. 26.	St. Eustache, Montréal, St. Eustache, St. Martin	J. W. Mitchell, Alex. Brunet, C. Jeanvie dit Bellaire, Ven. Lemay	Oct. 19, Oct. 19, Oct. 18, 17.	Oct. 23, Oct. 25, 22, 25.	1, 2, 3, 4	Do	Deux ans, avec la réserve ordinaire en faveur du M. G. des P.	918 50, 15 00, 32 00, 1600 00, 1800 00	No. 1 accepté, par semaine pendant la nav. par sem. pen. la clot. de la nav. par année.
Arnprior et Castleton (13 milles.)	Service 6 fois par semaine, à commencer du 1er Octobre, 1859. Transport à cheval ou en buggy en été et en cutter en hiver.	Sept. 9.	Oct. 21.	Horton, do, do, do	John. Warnock, D. Ferguson, John Campbell	Oct. 15, Oct. 17.	Oct. 18, Oct. 5.	1, 2, 3	Do	Quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du M. G. des Postes.	470 00, 540 00, 720 00	No. 1 accepté.

Registre des soumissions—(Suite.)

Nom du contrat proposé.	Conditions stipulées par le département en annonçant le contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date de la réception des soumissions.	Nom de la personne faisant des soumissions.	Résidence de la personne faisant des soumissions.	Date de la soumission.	Date de la réception de la mission par le M. G. des P.	No. de la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Durée proposée du contrat.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Franktown et station du chemin de fer (1 mille.)	Service 12 fois par semaine, à commencer le 1er déc. 1859. Transport par diligence ou autrement au choix du contracteur.	1859. Sept. 9.	1859. Oct. 21.	Jas. Burrows... Ewen McEwen.	Franktown..... do	1859. Oct. 15.. " 19..	1859. Oct. " 20....	1 2	1 Selon les stipulations de l'annonce.	Quatre ans, avec la réserve habituelle en faveur du M. G. des Postes.	\$ cts. 78 00 144 00	No. 1 accepté.
Clarence et Grenville, pendant la clôture de la navigation (35 milles.)	Service 3 fois par semaine, à commencer à la clôture de la navigation 1859. Transport par voiture à un seul cheval.	Sept. 21.	Nov. 4.	Steph. Hillman Jno. M. Dole... A. Galipeau.... R. Woodley.... H.M. Whitcomb	Papineauville... Lochaber T'p.... do Clarence	Oct. 29.. " 27.. " 25.. Nov. 1.. Oct. 24..	Nov. 1.... Oct. 29.... "	1 2 3 4 5	Do .....	..... do	120 00 par quartier 144 00 par quartier 320 00 par saison. 380 00 par saison. 100 00 par mois.	No. 1 par quartier accepté.
Carillon et Grenville, pendant la clôture de la navigation (12 milles.)	Service 6 fois par semaine, à commencer à la clôture de la navigation 1859. Transport par voiture à un seul cheval.	Sept. 21.	Nov. 4.	Patk. Kelly.....	Grenville.....	Oct. 24..	Oct. 26....	1	Do .....	..... do	1 37½	M. Kelly entreprit ensuite de remplir le service pour \$1.25 par voyage,—contrat passé avec lui à ce taux.

SIDNEY SMITH,
Maître Général des Postes.

EDWIN KING,
Secrétaire

RAPPORT No. 16.

ETAT des lettres de rebut contenant de l'argent et autres articles de valeur, enregistrées et renvoyées du Bureau des lettres de rebut, Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

R A P P O R T

ETAT des lettres de rebut contenant de l'argent et autres articles de valeur, enregistrées et

No. de lettres.	Montant des deniers contenus dans les lettres reçues, et ce qui en a été fait.		No. des lettres.	Montant des traites et chèques contenus dans les lettres mortes reçues, et ce qui en a été fait.		No. de lettres.	Montant d'échange contenu dans les lettres mortes reçues, et ce qui en a été fait.		No. de lettres.	
	\$	cts.		\$	cts.		\$	cts.		
554	3002	65	Remise.	110	42667	42	Remise.	62	23511	07
126	482	75½	Entre les mains des maîtres de poste pour être remises.	10	1369	70	Entre les mains des maîtres de poste pour être remises.	7	1767	74
40	131	25	Renvoyé au B. des lettr. mortes non réclam. et maintenant en main.	6	268	98	Renvoyé au B. des lettr. mortes non réclam. et maintenant en main.	4	52	00
720	3616	65½	Total.	126	44306	10	Total.	73	25330	81

R E C A P I T U L A T I O N .

				\$	cts.
Nombre de lettres contenant de l'argent.....			720	3616	65½
do do do traites et chèques			126	44306	10
do do do lettres de change			73	25330	81
do do do billets promissoires			129	23942	32
do do do ordres d'argent.....			16	254	97
do do do autres articles de valeur.....			243		
Total			1307	97450	85½

W. H. GRIFFIN,

Député maître général des postes.

No. 16.

renvoyées au bureau des lettres de rebut, Canada, durant l'année expirée le 30 septembre 1859.

\$	cts.	Montant des billets promissoires contenus dans les lettres de rebut reçues, et ce qui en a été fait.	No. de lettres.	\$	cts.	Montant d'ordres d'argent contenus dans les lettres de rebut, reçues et ce qui en a été fait.	No. de lettres.	Autres articles de valeur.		
								Délivrés.	Dans les mains des maîtres de postes attendant la dist.	Renvoyé au B. des lettr. mortes non récl. et maint. en main.
22308	38	Remise.	13	227	52	Remise.				
1088	00	Entre les mains des maîtres de poste pour être remises.	3	27	45	Entre les mains des maîtres de poste pour être remises.				
545	94	Renvoyé au B. des lettr. de rebut non réclam. et maintenant en main.	...	Nil.		Renvoyé au B. des lettr. de rebut non réclam. et maintenant en main.				
23942	32	Total.	16	254	97	Total.				
18		Titres et hypothèq.	14	4		.....			
15		Procurations	11	2		2				
13		Daguerréotypes	9	3		1				
62		Lettres de valeur...	43	15		4				
64		do do renvoyées au B. de P. I.								
10		do do à Washington, E. U.								
15		Anneaux	11	3		1				
2		Boucles d'oreilles ...	1	1		.....			
30		Cont. d'apprentissag.	24	4		2				
1		Certificat	1	.....		.....	
1		Montre d'argent renvoyé au B. de P. I.								
1		Commission	1	.....		.....	
3		Testaments.....	3	.....		.....	
1		Plume d'or.....	1	.....		.....	
2		Boutons de chem. ren à Wash'ton, E. U.								
1		Bourse de crains	1	.....		.....	
1		Billet de loterier. ren. à Wash'ton, E. U.								
1		Broche, renv. à Washington, E. U.								
1		Instrument de math.	1	.....		.....	
1		Médaille	1	.....		.....	
243		Total.								

SIDNEY SMITH,

Maître général des postes.

(Documents de la Session No. 7.)

ETAT DES OBLIGATIONS ET CAUTIONNEMENTS enregistrés dans le Bureau du Régistrateur Provincial, entre le 29^e jour de janvier 1859, et le 28^e jour de février 1860.

[*En conformité d'un ordre du comité conjoint des impressions, l'état ci-dessus n'est pas imprimé.*]

(Documents de la Session No. 8.)

CINQ MESSAGES DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL, AU SUJET DU TRASPORT DES MALLES ETRANGÈRES PAR LA LIGNE CANADIENNE DE STEAMERS.

No. 1.

EDMUND HEAD,

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information des deux Chambres de la Législature, la correspondance suivante au sujet des arrangements pris pour le transport des Malles des Etats-Unis entre l'Europe et l'Amérique, par la Ligne Canadienne de Steamers.

Hôtel du Gouvernement,
Québec, 5 mars 1860.

WASHINGTON, D. C., 31 octobre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que je suis aujourd'hui prêt à faire une proposition conforme aux conditions dont je vous ai parlé lors de notre entrevue du 17 courant.

Le propriétaire des steamers océaniques canadiens est tenu par un contrat passé avec le gouvernement canadien "de transporter, à chaque voyage de ces steamers, les malles qui seront délivrées à lui ou aux officiers en charge de ses vaisseaux, par le maître-général des postes de cette province, pour être transmises à Liverpool, ou par les autorités postales à Liverpool pour être transportées en cette province, ou toutes les autres malles qui devront être transportées sur la demande ou l'ordre du maître-général des postes de cette province," et "de faire des voyages hebdomadaires de Liverpool à Portland, et des voyages hebdomadaires de Portland à Liverpool," et "les communications hebdomadaires entre Liverpool et Portland commenceront chaque année à l'époque de la clôture de la navigation du fleuve St. Laurent, et continueront jusqu'à son ouverture;" et je vous transmets une lettre de M. Allan basée sur les dispositions de son contrat.

Les jours de départ de ces steamers sont les samedis de Portland et Québec, et les mercredis de Liverpool.

L'on a l'intention pendant l'été prochain de recevoir et livrer les malles à la Rivière du Loup, le point le plus à l'est qu'atteigne aujourd'hui le chemin de fer du grand tronc, et de les transporter à Québec et les ramener au moyen de trains spéciaux, la distance étant d'environ 130 mille.

No. 1.—Je vous transmets une cédule indiquant la durée des traversées de ces steamers dans le cours de la présente saison, donnant en moyenne :

D'Europe en Amérique..... 11 jours 5 heures.

D'Amérique en Europe..... 10 jours 3 heures.

No. 2.—Je vous envoie aussi une annonce de la compagnie du chemin de fer du grand tronc du Canada, faisant voir que sa ligne de chemin de fer sera ouverte jusqu'à Détroit vers le 7 du mois prochain, et je suis en position de vous informer que depuis mon dernier voyage, le chemin de fer a été ouvert jusqu'à la Rivière du Loup.

Je vous fais en même temps parvenir le tableau des heures que doit adopter la compagnie du chemin de fer du grand tronc et celle du Michigan, et qui vous donnera les informations nécessaires quant au temps qu'il faudra pour accomplir le trajet entre Chicago et Portland—environ 48 heures, et 169 milles. Je puis ajouter ici que je suis informé que les compagnies de chemin de fer à l'ouest, au nord et au sud de Chicago, feront courir leurs trains en rapport avec les lignes mentionnées dans le tableau ci-inclus.

La carte de chemin de fer ci-jointe indique la ligne de chemin de fer et l'étendue de pays qui devra profiter de l'arrangement projeté.

Le pont Victoria est déjà si avancé qu'il a été pris des arrangements pour y faire passer un train avec les malles pour le premier steamer *Hungarian* qui doit partir de Portland le 26 novembre prochain.

Les steamers toucheront à Cork cet hiver ; le consentement du gouvernement canadien a été obtenu à cet effet.

Je désire maintenant faire la proposition de transporter les malles des Etats-Unis de Détroit à Liverpool, et de Liverpool à Détroit, au prix du port océanique actuel. La province du Canada abandonne le port à l'intérieur du pays, en considération de ce que le gouvernement des Etats-Unis permet aux malles canadiennes de passer en franchise entre la frontière et Portland, mesure qui profitera grandement aux Etats-Unis, en ce sens que leurs malles seront indubitablement en dimensions et en nombre bien plus considérables que les malles canadiennes.

Toutes les malles que vous désirerez faire embarquer et débarquer à Cork, le seront. Pour donner suite à ces arrangements, il est nécessaire de demander qu'à Cork il soit établi un bureau pour l'échange des malles, car bien que l'on se propose de transporter les malles à Détroit et de Détroit seulement, cependant si Détroit est le seul bureau d'échange, les lettres mises à la poste à l'ouest de cet endroit, y seront détenues depuis l'arrivée d'un train jusqu'au départ d'un autre, les communications seront interrompues, et le temps le plus précieux perdu. Un résultat analogue ne manquera de se faire sentir pour les malles venant de l'Europe.

Il m'est presque inutile d'appeler votre attention sur les grands avantages qui sont aujourd'hui offerts à votre département en comparaison de ceux que vous offre toute autre ligne de steamers pour l'établissement d'une ligne de communication entre les Etats-Unis et l'Europe.

Je puis indiquer, avec plaisir, le résultat des opérations des steamers canadiens pendant la saison actuelle et même la précédente, pour vous convaincre que sous toutes circonstances on peut compter sur la ligne en fait de régularité, de vitesse et de sûreté.

Comme la saison est déjà très avancée, et que la nécessité d'agir est très urgente, je veux croire que vous me pardonnerez de vous demander une réponse aussi à bonne heure que possible à cette proposition.

J'ai, etc.,

(Signé,)

SIDNEY SMITH,

M. G. P.

Au Maître-Général des Postes,
Washington.

MONTREAL, 24 octobre 1859.

MONSIEUR,—Je prends respectueusement la liberté de vous prier de vouloir bien rendre compte au département des postes du Canada, du montant des frais de port dus pour le transport des malles des Etats-Unis à Liverpool et Portland, et de Liverpool et Portland, par les steamers de la ligne canadienne, avant cette date.

Je prends aussi la liberté de vous dire que c'est avec mon consentement que le maître-général des postes du Canada conclut un arrangement pour le transport des malles des Etats-Unis par les mêmes steamers.

Je suis, etc.,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) HUGH ALLAN.

Entrepreneur du service océanique
des malles canadiennes.

Au Maître-Général des Postes des Etats-Unis,
Washington.

Aperçu de l'organisation des trains du chemin de fer grand tronc du Canada, pour l'hiver 1859-60, après l'achèvement du pont Victoria, en novembre 1859.

POUR L'OUEST.

Départ de Portland.....	9 A. M.
do Québec	1 P. M.
do Jonct. Richmond.	5 P. M.
do Montréal.....	9 P. M.
do Toronto.....	11 A. M.
do Détroit.....	8 P. M.
Arrive à Chicago	10 A. M. 2e j.

POUR L'EST.

Départ de Chicago.....	5 P. M.
do Détroit	7 A. M.
do Toronto	5 P. M.
do Montréal.....	7 A. M.
do Jonction Richmond.....	11 A. M.
Arrive à Québec.....	3.30 P. M.
do Portland.....	8 P. M.

Entre Québec et Chicago, comme ci-dessus, 45 heures.

Entre Portland et do comme ci-dessus, 49 heures.

TABLEAU des traversées de la ligne des steamers océaniques de Montréal, durant l'année 1859.

VAISSEAUX.	CAPITAINES.	Parti de Liverpool.	Arrivé à Québec.	TRAVERSÉE.		Parti de Québec.	Arrivé à Liverpool.	TRAVERSÉE.	
				Jours.	Heures.			Jours.	Heures.
North Briton.....	William Grange.....	Avril, 20	Mai, 2	11	15	Mai, 14	Mai, 25	11	2
Anglo Saxon.....	William Ballantyne.....	" 27	" 9	11	16	" 21	Juin, 1	10	11
Nova Scotian.....	R. Borland.....	Mai, 4	" 16	12	11	" 28	" 8	11	0
North American.....	Thos. Arton.....	" 11	" 22	11	7	Juin, 4	" 14	10	3
Hungarian.....	Thos. Jones.....	" 18	" 30	12	2	" 11	" 20	9	6
Indian.....	Wm. Smith.....	" 25	Juin, 6	12	8	" 18	" 29	10	6
North Briton.....	Wm. Grange.....	Juin, 1	" 11	10	8	" 25	Juillet, 5	10	6
Anglo Saxon.....	Wm. Ballantyne.....	" 8	" 18	10	5	" 2	" 11	9	5
Nova Scotian.....	Wm. Borland.....	" 15	" 27	12	7	Juillet, 9	" 19	10	3
North American.....	R. Borland.....	" 22	" 3	11	6	" 16	" 27	10	14
Hungarian.....	Thos. Arton.....	" 29	Juillet, 8	11	14	" 23	Août, 1	9	6
Indian.....	Thos. Jones.....	" 6	" 18	9	17	" 30	" 10	11	4
North Briton.....	Wm. Smith.....	Juillet, 13	" 24	10	23	" 6	" 16	10	1
Anglo Saxon.....	Wm. Grange.....	" 20	" 30	10	6	Août, 13	" 23	9	6
Nova Scotian.....	Wm. Ballantyne.....	" 27	" 7	11	7	" 20	" 30	9	21
North American.....	R. Borland.....	" 3	Août, 13	10	6	" 27	" 6	10	2
Hungarian.....	Thos. Arton.....	Août, 10	" 20	10	9	Sept., 3	Sept., 13	9	18
Indian.....	Thos. Jones.....	" 17	" 29	11	15	" 10	" 20	9	16
North Briton.....	Wm. Smith.....	" 24	" 5	11	21	" 17	" 29	11	8
Anglo Saxon.....	Wm. Grange.....	Sept., 1	Septembre, 12	11	5	" 24	" 4	10	3
				244	16			202	21

{ Moyenne des traversées de retour,
11 jours, 5 heures.

{ Moyenne des traversées en allant,
10 jours, 3 heures.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

WASHINGTON, 1er novembre 1859.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes de vous informer qu'il consent à la proposition contenue dans votre lettre du 31 dernier—" de transporter la malle " des Etats-Unis de Détroit à Liverpool, et de Liverpool à Détroit moyennant le seul taux " existant du port de lettre océanique. La province du Canada abandonnant le port de l'in- " térieur par considération que le gouvernement des Etats-Unis permet aux malles cana- " diennes de passer sans port additionnel entre la frontière et Portland, " aux conditions suivantes, savoir :—

1o. Que l'arrangement ne recevra d'exécution que le jour où Détroit et Chicago seront constitués bureaux d'échange pour les malles américaines et anglaises.

2o. Que les frais de transit des Etats-Unis entre Portland et la ligne canadienne seront laissés sur les seules malles qui seront transportées et à destination de Portland par les paquebots-poste canadiens; enfin,

3o. Que dans le cas d'une réduction de frais de port entre les Etats-Unis et l'Angleterre, le taux de port de lettre océanique, quelqu'il soit, sera porté en compte par le maître-général des postes du Canada.

Je dois de plus vous avertir que les mesures nécessaires seront prises pour obtenir le consentement du département des postes anglaises afin de constituer Détroit et Chicago bureaux d'échange pour les malles des Etats-Unis qui seront transportées en vertu de cet arrangement par la voie du Canada.

Je suis avec respect

Votre obéissant serviteur,

(Signé) HORATIO KING.

Au Maître-Général des Postes du Canada.

WASHINGTON, D. C., 2 novembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une lettre de M. Horatio King, datée du 1er courant, et de vous remercier de la prompte attention que vous avez donnée à ma lettre du 31 dernier.

Dans la proposition que je faisais dans cette lettre, j'avais l'intention d'y inclure une offre de transporter toutes les malles des Etats-Unis, entre Liverpool et Portland et *vice versa*, au taux actuel du port de lettre océanique. La restriction, faite sur le taux provincial intérieur, ne s'appliquait seulement qu'à l'arrangement pour transporter les malles entre Détroit et Liverpool, et *vice versa*.

Je prendrai maintenant la liberté de renouveler ici l'offre de transporter les malles des Etats-Unis, entre Liverpool et Portland, et Portland et Liverpool, au taux actuel du port de lettre océanique, ce qui est, par le fait, un renouvellement du service accompli par vous, par le vapeur canadien, durant l'hiver dernier, et le service sera hebdomadaire au lieu d'être mensuel.

Votre assentiment à cette partie de la proposition ne me paraît pas avoir besoin d'être aucunement sujet à la première condition mentionnée dans la lettre de M. King.

Quant à la seconde condition, dont M. King fait mention dans sa lettre, je dirai que je lui donne mon concours.

Il me semble que sur la troisième condition, nous devons continuer avec le taux actuel jusqu'à ce que l'on soit d'accord sur la réduction du port de lettre qui sera, à partir de ce moment, le taux stipulé par notre arrangement.

J'ai l'honneur d'être,
etc., etc., etc.,

Signé,) SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada.

Hon. Jos. HOLT,
Maître-Général des Postes,
Washington.

P. S.—Il est entendu, comme de juste, que vos malles seront transportées, en été, entre la Rivière-du-Loup et Portland, et Portland et la Rivière-du-Loup, aux mêmes conditions que celles mentionnées pour l'arrangement des malles de Détroit et Chicago.

(Signé,)

S. S.

DÉPARTEMENT DES POSTES.

Washington, 2 novembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'être chargé par le maître-général des postes d'accuser réception de votre lettre de cette date, laquelle est une explication ultérieure de la proposition faite dans la vôtre du 31 dernier, et de vous informer, en réponse, que vos explications relatives à l'arrangement en question sont agréées par ce département.

Je suis avec respect,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) HORATIO KING.

HON. SIDNEY SMITH.

M. G. P. du Canada,
En ville.

MORLEY'S HOTEL, LONDRES,

22 Novembre 1859.

MILORD,—Dans l'audience que votre Seigneurie a daigné m'accorder hier, j'ai eu l'honneur de lui dire que le Canada était entré en arrangement avec le département des postes des Etats-Unis pour la transmission des malles hebdomadaires entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni, durant toute l'année par la ligne des paquebots-postes océaniques sous contrat avec le gouvernement canadien, et afin que votre Seigneurie puisse avoir une parfaite connaissance des conditions et du but de l'arrangement ainsi conclu, je prends la liberté de mettre sous les yeux de votre Seigneurie la copie ci-incluse de la correspondance échangée à ce sujet entre le maître-général des postes aux Etats-Unis et moi-même, et qui a motivé la demande faite par le maître-général des postes aux Etats-Unis à votre département dans le but d'obtenir votre bienveillant concours à l'exécution de la chose.

Voici la teneur de l'arrangement entre les postes canadiennes et américaines :

1o. Que les malles générales des Etats-Unis seront expédiées par les paquebots canadiens une fois par semaine en été et en hiver ;

2o. Que les malles pour toutes les parties des Etats-Unis ayant été jusqu'ici dirigées en hiver sur le bureau de poste de Portland, lorsqu'elles étaient transportées par les paquebots canadiens, il était expédient, vu les avantages supérieurs offerts par le chemin de fer canadien grand tronc, par ses communications avec les états de l'ouest, que Détroit et Chicago fussent autorisées à échanger les malles directement avec les bureaux anglais, en hiver et en été, laissant le reste de la correspondance mis dans les sacs du bureau de poste comme ci-devant ;

3o. Que durant l'hiver, les malles devront être débarquées et prises à Cork par les vapeurs canadiens, et que dans ce but il soit demandé qu'il y ait à Cork un bureau d'échange ;

4o. Que le bureau de Portland étant autorisé à échanger les malles avec l'Angleterre durant l'hiver par les paquebots canadiens, il était absolument nécessaire de demander le concours du bureau de poste anglais pour la séparation des malles de Détroit et Chicago du reste de la dépêche, et par la transmission des malles à Portland en hiver comme en été, et aussi pour l'addition de Cork comme bureau d'échange ; tels étaient les principaux traits que le nouvel arrangement devait ajouter à celui actuellement en force ;

5. Que les paquebots canadiens, de concert avec la ligne Cunard, procureront à tous les Etats-Unis l'avantage d'une malle bi-hebdomadaire régulière avec l'Europe ;

6. Que pour faire de Portland un port de distribution pour les malles générales non comprises dans les sacs de Détroit et Chicago, le département des postes des Etats-Unis

s'était engagé à faire une ligne postale par chemin de fer de la Nouvelle-Orléans à Portland d'un service quotidien.

Je n'ai pas besoin de m'étendre sur l'importance de ces arrangements, non plus que sur leur intérêt majeur pour le Canada pour qu'ils s'effectuent le plus tôt possible.

Le département américain s'est prêté à ces vues avec la promptitude et la libéralité de sentiments les plus satisfaisantes, exprimant le vif désir qu'il éprouvait d'accélérer et faciliter la correspondance, et le Canada ne désire rien tant que de remplir sa partie du contrat avec le même zèle; mais se trouvant dépendant de l'active coopération du département des postes impériales pour ce qui regarde la dépêche des malles de ce côté et autres mesures, le Canada ne peut que prier votre Seigneurie de lui prêter assistance et bon vouloir.

Tous ceux qui s'intéressent à la prospérité du Canada ne pourront manquer de se réjouir de voir votre Seigneurie se prononcer aussi chaleureusement que vous l'avez fait, en faisant connaître les avantages immenses que promettent ces arrangements, et le prix inestimable que le Canada doit retirer de la déclaration faite par les autorités des Etats-Unis que le chemin de fer Grand Tronc et la ligne de vapeurs canadiens présente une voie meilleure et plus expéditive de communication avec l'Europe et les états ouest et sud-ouest de l'Union que les lignes *viâ* New-York et Boston.

C'est afin d'éviter autant que possible toute cause de délai ou de malentendu dans l'exécution de ces arrangements que j'ai traversé l'Atlantique d'après le désir du gouvernement canadien de Sa Majesté, afin de mettre sous les regards de votre Seigneurie toute information ou explication que le sujet pourrait exiger.

Le maître-général des postes des Etats-Unis ne pouvait pas, comme de juste, donner son consentement formel au début de ces arrangements réciproques avant que l'on eût demandé votre concours, et en réalité par déférence pour vous, il se vit obligé de stipuler que ce serait là une mesure préliminaire, mais s'en rapportant à mon assurance que le Canada avait d'assez grands intérêts avec les autorités impériales pour les induire à surmonter les difficultés et à éloigner les retards motivés sur de simples points de forme, il me chargea de l'écrire demandant l'adhésion de votre Seigneurie à l'arrangement. Par la note du sous-maître général des postes à moi adressée en date du 2 du courant, votre Seigneurie verra que l'on espérait que son concours compléterait tout l'arrangement des deux côtés de l'Atlantique à l'arrivée du prochain steamer, et avec cet espoir, je puis ajouter qu'en pratique l'arrangement était en voie de devenir immédiatement à effet de l'autre côté, et que les malles américaines, faites en conformité de cet arrangement, partirait de Portland par le steamer canadien le 26 novembre (samedi prochain). Si pour la forme cette prompte démarche est irrégulière, le département des postes américaines ne sera pas susceptible de reproches pour la diligence qu'il a mise à montrer qu'il avait à cœur l'affaire et pour avoir cru que le département des postes impériales ne se montrerait pas mécontent si une irrégularité de ce genre était consentie à la demande du Canada.

Cela va sans doute prendre du temps pour faire en forme l'échange de conventions additionnelles entre Londres et Washington, mais cela ne doit pas avoir l'effet, je pense, de retarder la mise à exécution de l'arrangement, car, par des copies de documents que j'ai devant les yeux, je vois que la transmission des malles américaines par les steamers canadiens l'hiver dernier, Portland figurant à cet effet comme lieu additionnel de bureau d'échange—a été commencée par l'Angleterre le 22 décembre 1858, par une annonce publique du département général des postes de Londres, datée du 18 décembre 1858, et conformément à la requête du département général des postes à Washington, et qui fut reçue à Londres le 15 décembre, nonobstant que les articles composant l'arrangement aient été échangés le 11 janvier 1859, à Washington, et le 3 février 1859, à Londres.

La séparation aujourd'hui désirée de parties de ces malles de Portland pour Détroit et Chicago, et l'échange d'une autre partie à Cork, sont en réalité une pure modification des détails découlant des arrangements des hivers derniers.

Le département général des postes anglaises a fait valoir comme objection à la demande qu'une malle générale des Etats-Unis fut envoyée par les steamers canadiens laissant Liverpool pour Portland le mercredi,—qu'une autorisation avait aussi été reçue récemment du département général des postes à Washington pour l'expédition des malles générales par steamers faisant voile de Southampton pour New-York, le mardi pour certaines

semaines, et le mercredi pour les autres; mais j'avoue que dans cela je ne vois pas où porte la plausibilité de cette objection, car quand même le département des postes anglaises ne désirerait pas donner la préférence à un steamer canadien, dans un cas où un steamer canadien et un steamer étranger—tous deux autorisés par le département des postes américaines—feraient voile ensemble du même port, il ne s'agit pas de conflit aussi direct dans le choix suscité par la question actuelle, et un départ de Southampton et un départ de Liverpool, bien qu'arrivant parfois le même jour, ne donneraient pas lieu, pour les trois quarts de la correspondance, à la préparation simultanée de malles pour les deux steamers.

Refuser d'envoyer par le steamer canadien de Portland du mercredi une partie de la malle générale des Etats-Unis, et transporter toute cette malle sur le steamer étranger en partance ce jour-là pour Southampton, serait, je le fais respectueusement remarquer, transporter la correspondance d'Irlande, d'Ecosse et la section de la malle anglaise de Liverpool jusqu'à Southampton, plusieurs heures avant le temps de la fermeture des malles américaines à Liverpool par les steamers canadiens, et avec une perte de temps analogue par la correspondance (car je considère qu'en fait de lettre, le destinataire anglais est au moins également intéressé que le destinataire anglais à éviter toute perte de temps), l'on est porté à s'attendre que votre Seigneurie refusera de consentir au choix adopté de préférence par le département des postes des Etats-Unis pour cette direction. Afin de donner plus de force à cet argument, j'ajouterai qu'il est établi d'une manière irrécusable que les malles ainsi envoyées *viâ* Southampton, mettront d'un à trois jours de plus à traverser l'Atlantique que si elles étaient expédiées *viâ* Liverpool par les paquebots canadiens, qui marchent avec plus de rapidité.

Le département de votre Seigneurie a aussi fait valoir comme une autre objection très sérieuse, qu'un envoi par les deux paquebots—le steamer canadien à Liverpool et le steamer étranger à Southampton—était impossible, malgré que cela pourrait faciliter la correspondance, parce que ce serait diminuer le profit que retire le département des postes anglaises sur les malles de la ligne Cunard, et empiéter sur la demi-semaine, que le département désire conserver exclusivement au profit de cette ligne.

Que l'on persiste ou non dans cette manière de voir, je demande à votre Seigneurie de me permettre de lui faire remarquer que cette appréhension me semble tout-à-fait dénuée de fondement.

Il n'est pas question d'empiéter sur la demi-semaine que votre département croit devoir réserver pour les malles de la ligne Cunard, car une expédition par les deux steamers de Liverpool et de Southampton n'amènerait rien de plus qu'un partage de la correspondance amassée dans la moitié non affectée de la semaine, et je suis en peine de comprendre comment l'envoi de deux malles le mercredi, ou l'une des deux la veille, le mardi, pourrait nuire à l'accumulation de la correspondance dans la dernière moitié de la semaine et qui est destinée pour le paquebot du samedi.

J'espère que votre Seigneurie me pardonnera si je prends la liberté d'exprimer l'espoir que des objections du genre de celles que je viens de citer ne seront pas regardées comme pouvant diminuer l'importance de cette mesure dans laquelle, comme j'ai eu l'honneur de vous l'expliquer, ainsi qu'à sa Grâce le duc de Newcastle, les intérêts du Canada sont si vitalemment engagés par la coopération active et cordiale du département impérial des postes.

Votre Seigneurie voudra bien m'excuser, car s'il ne s'agissait que d'une simple affaire de relation postale, je n'oserais pas attirer avec autant d'instance son attention sur elle.

Mais pour faire connaître d'une manière sensible les avantages que le commerce et les postes retireront, tant aux Etats-Unis qu'au Canada, par la grande ligne de communication entre l'intérieur du continent d'Amérique et l'Europe, ligne qui a coûté d'énormes dépenses à la province, lesquelles, jointes aux contributions de capitalistes anglais, s'élèvent à la somme de douze millions, il est de la plus grande importance pour le Canada, vû la position critique de l'entreprise, que sans plus de retard l'arrangement soit porté à la connaissance du public. Et cet arrangement, il me faut le dire, devrait être vu d'un aussi bon œil par les autorités de la mère-patrie qu'il l'a été par le gouvernement américain.

Pour terminer, qu'il me soit permis de demander avec instance à votre Seigneurie que les mesures nécessaires soient immédiatement prises pour mettre le mieux possible à effet

cet arrangement qui, comme j'ai eu l'honneur de vous le dire, doit commencer à être mis à exécution par le paquebot de la ligne canadienne de mercredi prochain.

1. Qu'il soit fait des malles distinctes de toute la correspondance pour Détroit et Chicago.

2. Qu'une malle générale pour les Etats-Unis soit envoyée à Portland.

3. Qu'il soit permis aux paquebots du gouvernement canadien d'embarquer et de débarquer des malles à Cork, avec les mêmes avantages que ceux accordés aux steamers et aux malles de la ligne Cunard.

Je pense qu'il serait aussi avantageux qu'une annonce publique relative à cette mesure fut publiée par la voie ordinaire.

Enfin, pour conclure, je prends la liberté de dire que pour couper court aux appréhensions manifestées à l'égard de certaines responsabilités découlant de cette affaire, je consens, si le département des Etats-Unis fait quelque difficulté au sujet du port de lettre de la correspondance pour les Etats-Unis, laquelle, selon l'arrangement projeté, devra être envoyée à Portland par le paquebot canadien, je consens, dis-je, à ce que le montant du port océanique perçu en Angleterre sur cette correspondance (et c'est là tout ce que le Canada pourrait demander à l'Angleterre,) soit retenu par le département des postes anglaises jusqu'à ce que la difficulté prévue puisse être réglée d'une manière satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De votre seigneurie,

Le très-humble et obéissant serviteur,

SIDNEY SMITH,

M. G. des P. du Canada.

Le très-honorable

Comte d'ELGIN, K. C., etc.

(Aucune réponse n'a été reçue à cette lettre.)

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES, LONDRES,

25 novembre 1859.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous transmettre, pour votre information, copie ci-incluse d'une lettre qui a été reçue du maître-général des postes des Etats-Unis, au sujet de l'échange proposé des malles entre les Etats-Unis et ce pays, au moyen des paquebots-postes subventionnés par le gouvernement canadien, par la voie de Chicago et Détroit, ou par la voie de Portland. De même, vous trouverez ci-incluse une copie de la réponse qui a été faite à la dite lettre.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

ROWLAND HILL.

L'hon. SIDNEY SMITH,

M. G. des P. du Canada,

Morley's Hotel, W. C.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

Washington, 2 novembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, de la part du maître-général des postes, qu'un arrangement a été conclu entre ce département et le département général des postes de la province du Canada, pour la transmission des malles des Etats-Unis de Détroit à Liverpool, et de Liverpool à Détroit par le chemin de fer Grand Tronc du Canada, et par les paquebots-poste canadiens voyageant en été entre Québec ou la Rivière-du-Loup et Liverpool, et, en hiver, entre Portland et Liverpool, au moyen duquel les malles des Etats-Unis et d'Angleterre, venant et à destination des états de l'ouest, du nord-ouest, et même

du sud-ouest, comprenant tous les points, ouest et nord, et nord-ouest de Chicago et Détroit, seront expédiées avec une très grande vitesse comparée à celle des routes actuelles de transmission à travers ce pays jusqu'à New-York et Boston.

Afin de mettre cet arrangement à exécution et assurer la prompte expédition des malles de l'ouest qui devront être transmises par cette nouvelle route, il est nécessaire que Détroit et Chicago soient constitués bureaux d'échange pour les malles des Etats-Unis et d'Angleterre, afin de correspondre avec Liverpool et Londres, et si on le jugeait à propos, aussi avec Cork, pour cette partie de la correspondance internationale venant ou à destination de l'Irlande, avec l'entente que les paquebots canadiens toucheront à Cork en allant et en revenant, durant l'hiver suivant.

Comme les malles venant et à destination de Portland seront débarquées à la Rivière-du-Loup pendant la saison d'été, il devient désirable de modifier dans ce sens les dispositions additionnelles qui constituent Portland bureau d'échange pour les malles d'Angleterre et des Etats-Unis, et d'autoriser l'échange des malles par ce bureau par la voie de la Rivière-du-Loup, aussi bien que pour les vapeurs voyageant directement entre Portland et Liverpool.

La communication directe entre nos Etats de l'Ouest et le Royaume-Uni, au moyen de la route canadienne *viâ* Québec et Portland, devant assurer des avantages importants sous le rapport de l'expédition, le maître-général des postes est porté à croire que vous acquiescerez à sa proposition de constituer Détroit et Chicago bureaux additionnels d'échange pour la correspondance qui sera transmise par la nouvelle route. C'est pourquoi je suis chargé de vous prier de vouloir bien faire préparer les conventions nécessaires à l'organisation des départements de poste respectifs, en comprenant aussi Cork comme bureau d'échange additionnel, sur le côté du Royaume-Uni, si cela paraît désirable, avec une clause autorisant Portland à échanger les malles en été *viâ* la Rivière-du-Loup.

Espérant la faveur d'une réponse aussitôt qu'il vous sera loisible.

Je suis, etc.,

HORATIO KING.

Au M. G. des Postes,
Londres.

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES,
Londres, 25 novembre 1859.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 2 courant, le maître-général des postes m'enjoit de vous informer qu'il consent volontiers à votre proposition d'établir à Détroit et à Chicago des bureaux d'échange qui vous mettront en mesure d'atteindre le but indiqué par votre lettre, et j'ajoute à la présente, pour que vous y apposiez votre signature, une convention additionnelle à cet effet.

Nous nous sommes prévalus de cette occasion qui nous était offerte de comprendre non seulement ces villes et Cork, comme vous le désirez, mais aussi Dublin et Glaway, et de faire du bureau à Portland un bureau général d'échange au lieu de ne l'affecter qu'aux échanges de certaines malles; mais comme l'on n'a pas l'intention de faire de suite des malles à Dublin ou à Galway, il ne sera pas nécessaire d'en faire de correspondantes dans les Etats-Unis avant qu'il vous en soit donné avis.

Le maître-général des postes du Canada, qui est en ce moment à Londres, a pressé avec instance l'adoption immédiate des nouveaux arrangements, par lesquels il est stipulé que par chaque paquebot canadien il sera envoyé une dépêche de ce pays, non seulement de malles pour les Etats Américains du nord-ouest, de l'ouest et pour quelques-uns du sud, mais aussi de malles pour les Etats Américains en général, et il dit qu'en ce faisant il a aussi bien agi selon vos volontés que selon celles de son gouvernement—assertion qui est corroborée par la correspondance échangée à ce sujet entre M. Smith et votre département, et dont Lord Elgin a eu copie.

L'on a objecté que votre lettre à ce département ne renfermait aucune demande pour que, s'il était possible, l'arrangement fut de suite mis à exécution; qu'elle ne comportait pas d'instruction aussi claire à l'égard des malles; que lord Elgin craignait que si nous

envoyions ces malles à Détroit et Chicago sans communiquer de nouveau avec vous, le maître de poste de ces villes pourrait être en peine, faute d'instructions à l'avance, de savoir comment en disposer, et que cela pourrait vous mettre dans une position difficile vis-à-vis des entrepreneurs pour vos autres paquebots, par le fait qu'une partie des lettres ordinairement voiturées par ces entrepreneurs serait enlevée à leurs paquebots et envoyée par les steamers canadiens.

A ces remarques, M. Smith répondit qu'à sa connaissance votre lettre du 2 du courant avait été écrite à la hâte, après la conclusion de votre arrangement avec lui, pour qu'elle parvint à temps au paquebot en partance, mais qu'il était certain que vous désiriez ardemment voir le nouvel arrangement adopté de suite, et cela comme je l'avais dit, mais que dans le but de vous éviter des difficultés avec vos autres entrepreneurs, il consentirait à ce que la prétention des autorités canadiennes au port océanique des lettres envoyées de ce pays à Portland pour vous, fut assujétie au paiement que vous pouvez avoir à faire à ces entrepreneurs par la part de correspondance qui leur sera enlevée.

Une autre difficulté survient de ce qu'il n'a pas encore été pris de mesures pour faire assortir les lettres, etc., à bord des paquebots canadiens, comme cela se pratique sur les paquebots anglais une fois en route; et comme dans le cas des steamers canadiens ce travail devrait se faire à Cork, même en augmentant le personnel du bureau de poste de ce lieu, il en résultera pour ces steamers une détention de quelques heures qui mettra leur départ à la nuit.

Cet arrangement ne saurait mériter que l'on songe à le faire permanent, quels que soient les efforts qui pourront être faits pour le maintenir comme mesure temporaire.

Mais lord Elgin, voulant satisfaire au désir de M. Smith, désir mentionné comme étant le vôtre, et travailler à l'avantage du public dans l'attente que des mesures immédiates seront prises pour faire assortir la correspondance sur les paquebots canadiens conformément à ma lettre du 7 janvier dernier, a ordonné que le prochain steamer canadien qui partira de Liverpool mercredi, le 20 du courant, et touchera à Queenstown (Cork) le lendemain, prendra les malles pour Détroit et Chicago (y compris toute la correspondance qui pourra s'être accumulée par les états du Michigan, de l'Ohio, de l'Indiana, de l'Illinois, du Wisconsin, de Minnesota, de l'Iowa, du Missouri et de l'Arkansas), et une pareille malle pour Portland contenant la correspondance pour l'état du Maine, aussi une malle pour les autres états et qui renferme la correspondance qui se sera trouvée en retard pour votre paquebot *viâ* Southampton, mais qui aura été déposée à temps pour le steamer canadien.

Sauf les modifications que lord Elgin ou que vos instructions pourront apporter à cette décision, elle sera suivie pour chaque paquebot canadien jusqu'à ce que les autres paquebots américains cessent leur service, et c'est, je pense, ce qui va avoir lieu bientôt. Alors, les lettres, etc., qui sont aujourd'hui partagées entre eux et les paquebots canadiens ne seront envoyées que par ces derniers.

Dans ma lettre du 11 du courant, je disais que si vous adoptiez la route de Cork et que si vous désiriez que des trains spéciaux fussent employés au transport de vos malles, le coût de ces trains retomberait sur votre département; mais sur nouvelle considération, lord Elgin a décidé d'abandonner cette condition et de donner gratuitement à vos malles tous les avantages qui, en fait de trains spéciaux, peuvent être donnés aux malles anglaises.

Je vous disais aussi que comme il pourrait y avoir doute s'il était conforme à l'entente entre les deux départements, qu'une malle anglaise supplémentaire fut faite pour Cork, après le temps écoulé du départ du paquebot pour Liverpool, et sans vous donner d'abord un avis suffisant de ce changement, (circonstance qui est passé inaperçue lorsqu'il fut pris arrangement pour que les paquebots anglais touchassent alternativement à Cork,) lord Elgin avait donné ordre que tout excédant dans le montant des frais de port pour ces paquebots fut d'après estimation, aussi juste que possible, porté à votre crédit; mais par le nouvel arrangement à l'égard des paquebots canadiens, non seulement cet excédant devra disparaître, mais il est probable qu'il devra exister contre vous, par suite de l'arrangement

en vertu duquel les paquebots canadiens et de Southampton devront alterner ; mais lord Elgin laisse à vous de décider ce qu'il y a à faire en présence de ce nouveau concours de circonstances.

Je suis, etc.,

(Signé,) ROWLAND HILL.

Le Maître-Général des Postes,
Etc., etc., etc.
Washington.

LONDRES, 25 novembre 1859.

MONSIEUR,—A l'égard des arguments dont il est entendu que la mise à exécution doit commencer par le paquebot canadien de mercredi prochain, c'est-à-dire que les malles des Etats-Unis devront être à bord du paquebot à Cork tous les jeudis après-midi, je prends la liberté de vous dire que ce serait grandement favoriser la bonne exécution de ces arrangements s'il était pris des mesures pour faire assortir ces malles à bord des vaisseaux, et cela pour éviter le retard qu'apporterait par ce travail la poste de Cork, et je serais aise que les malles fussent préparées conformément à cette proposition.

Dès que je serai de retour au Canada, je mettrai sur les paquebots canadiens, des commis chargés d'assortir ces malles, mais d'ici là je vous serais obligé si vous pouviez faire faire temporairement ce service en mettant de vos commis à bord de ces steamers, et je me charge de payer leur salaire ou rémunération pendant qu'ils seront ainsi employés.

Je crois pouvoir prendre sur moi de dire que le département des postes américaines consentira à cela.

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

(Signé,) SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada.

ROWLAND HILL, Ecuyer,
Etc., etc., etc.

MORLEY'S HOTEL,
LONDRES, 26 novembre 1859.

MONSIEUR,—Permettez moi de vous faire mes remerciements pour votre lettre d'hier, et la promptitude avec laquelle vous avez acquiescé aux arrangements et commencé à les mettre à exécution, pour la transmission des malles anglaises et américaines par les steamers océaniques du Canada.

Je prends la liberté d'inclure copie d'une communication que j'ai reçue hier de Washington, qui corrobore mon assertion que les autorités postales américaines désirent vivement que la plus grande expédition possible soit apportée à la mise à effet de ces arrangements.

Je vous transmets aussi un extrait du *Canadian News* du 23 courant, pris dans un journal de Boston, comme preuve des avantages offerts par cet arrangement pour la transmission des lettres à destination de Boston et ses environs, et sous ces circonstances, puis-je vous prier de vouloir bien, en faisant la distribution des lettres pour les différents steamers, inclure dorénavant dans les malles destinées à nos vapeurs, les lettres pour Boston et les endroits situés aux environs de cette cité.

La question de savoir qui peut avoir droit aux frais de port sur ces lettres peut être décidé plus tard, et je vous demande la permission de faire valoir en temps convenable, auprès du gouvernement des Etats-Unis, le droit que nous avons, en vertu de notre contrat, de recevoir ces frais de port ainsi que d'autres qui resteront à décider, et le total des frais

de port sur les lettres expédiées aux Etats-Unis par la voie de Southampton, dans d'autres navires que des navires américains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,) SIDNEY SMITH,

Maître-Général des Postes du Canada.

ROWLAND HILL, Ecuyer,
Etc., etc., etc.

(Il n'a pas été reçu de réponse à cette lettre.)

DÉPARTEMENT DES POSTES,

WASHINGTON, 7 novembre 1859.

MON CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre télégramme de samedi, envoyé de la Pointe-aux-Pères.

Dans une lettre au département des postes anglaises, qui fut remise à M. Griffin, je demandais que les conventions nécessaires à la constitution des bureaux d'échange de Détroit et Chicago fussent érigées et transmises à Londres et renvoyées de là après leur exécution à ce département.

Cette démarche fut considérée à propos, attendu que nous ne pouvions pas savoir s'il serait agréable au département des postes anglaises de faire de Cork le lieu d'un bureau d'échange pour le Royaume-Uni, car dans le cas contraire, il aurait fallu modifier les conventions ainsi préparées, et il en serait résulté un retard qu'il importait d'éviter autant que possible.

Je suis, avec considération,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) HORATIO KING.

L'HONORABLE SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada,
Morley's Hotel.

MORLEY'S HOTEL,

LONDRES, 28 novembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, copie d'une communication que j'ai adressée à M. Rowland Hill, lorsqu'il m'a transmis une copie de sa réponse à votre demande du 2 courant, de faire de Cork, Détroit et Chicago des bureaux d'échange pour les malles anglaises et américaines.

Vous verrez que j'ai pris sur moi de placer des personnes dans les vapeurs canadiens pour assortir les malles, afin qu'il ne soit apporté aucun délai inutile dans leur expédition, et bien que cela n'ait pas été compris dans l'arrangement que j'ai fait avec vous, j'espère que le désir que ce procédé montre de ma part de remplir le mieux possible le service entrepris, vous induira, sinon à partager les dépenses, du moins à croire que nous avons l'intention de remplir le service efficacement, et que vous verrez à ce que vos maîtres de poste reçoivent communication de la partie du contrat qui pourvoit au transport de toute la correspondance des Etats-Unis entre Liverpool et Portland et *vice versa*. Je vous prierai aussi de communiquer immédiatement aux autorités postales d'ici votre désir de faire remplir ponctuellement cette clause de contrat par elles.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) SIDNEY SMITH.

HORATIO KING, Ecuyer,
Etc., etc., etc., Washington.

WASHINGTON, 13 février 1860.

Conformément à l'arrangement conclu avec vous à notre entrevue de ce matin, je prends maintenant la liberté de soumettre à votre considération la proposition suivante :—

Premièrement.—Que les malles de Boston et des états adjacents, disons : le Massachusetts, le New Hampshire, le Vermont, le Connecticut et le Rhode Ieland, seront transmises le samedi de Boston à Portland par le chemin de fer, et de là par le steamer canadien, excepté quand un steamer américain quitte New-York le même jour, ce jour là toute la correspondance qui arrivera trop tard à Boston pour être dépêchée *viâ* New-York, le sera *viâ* Portland et le steamer canadien.

Secondement.—Que les instructions aux autorités des bureaux de poste anglais et autres bureaux de poste européens concernant les malles qui doivent être dépêchées par les steamers canadiens, comprendront la correspondance pour la cité de Boston et les Etats plus haut nommés, excepté quand un vaisseau américain part le même jour.

Troisièmement.—Que vous annoncerez au public que les malles seront dépêchées chaque semaine de New-York par le steamer canadien, ainsi que du temps où ces malles seront closes, et que dans le but d'assurer l'envoi de la correspondance qui doit être expédiée par cette route, il suffira au destinataire d'inscrire sur sa lettre, " Par le steamer canadien."

Quatrièmement.—Que vous paierez pour le transport des journaux *expédiés des Etats-Unis*, par les steamers canadiens, un centin pour chaque.

Cinquièmement.—Que toutes les lettres seront transportées au prix du port océanique seulement.

Sixièmement.—Que vous communiquerez aux autorités postales françaises, que vous êtes prêt à recevoir le port océanique sur toute la correspondance que vous avez donné ordre ou que vous donnerez ordre plus tard d'expédier par les steamers canadiens, et que la même chose aura lieu par rapport à la Prusse quand vous aurez reçu sa demande.

Septièmement.—Dans le cas où vous trouveriez que la correspondance serait dépêchée plus promptement entre la Nouvelle Orléans et les cités du sud et l'Europe, en l'expédiant *viâ* Chicago ou Détroit, ou dans le cas où vous désireriez en faire l'expérience, je confierai le soin de ces malles jusqu'à Détroit et *vice versa* et jusqu'au bord de la mer, à des messagers spéciaux sans qu'il en coûte rien à votre département.

Huitièmement.—Que vous consentiez à ce que le port de partance soit changé en Irlande et qu'on y substitue un port sur la côte nord, ce qui aura l'effet de raccourcir la distance et le temps ; ce port devant être choisi par moi.

Je désire remarquer en terminant que l'on a l'intention d'établir une ligne télégraphique jusqu'au Détroit de Belle-Isle, dès le commencement de l'été prochain ; et ce seront là de nouveaux avantages que l'on trouvera en se servant de nos steamers.

J'ai l'honneur d'être,
Etc. etc., etc.,

(Signé,) SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada.

HORATIO KING, Ecuyer,
Premier Sous.-Maît.-Gén. des P., E.-U.,
Washington.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
WASHINGTON, 14 février 1860.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 13 du courant, j'ai l'honneur de vous informer que les huit propositions qu'elle renferme et qui ont pour effet de modifier les détails de l'arrangement fait avec votre département pour la dépêche des malles des Etats-Unis par les steamers canadiens, entre Portland et Liverpool, etc., sont approuvées par le maître-

général des postes, et que les instructions nécessaires vont être données pour leur mise à exécution, c'est-à-dire pour celles qui ont besoin de l'être immédiatement.

Je suis, etc.,

(Signé,) HORATIO KING.

HON. SIDNEY SMITH,
M. G. P. du Canada,
Etc., etc., etc.

DÉPARTEMENT DES POSTES.

Washington, 18 février 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, par ordre du maître-général des postes, de vous informer qu'il a consenti aux arrangements conclus par vous en Europe pour la dépêche des malles anglaises, françaises et continentales, et qu'il a même requis le département des postes anglaises de préparer et transmettre régulièrement par les steamers canadiens, contenant la correspondance pour tous les états de la Nouvelle-Angleterre (ainsi que pour l'Etat du Maine et pour l'ouest, comme autrefois) et que l'administration postale française a été priée de transmettre régulièrement, par la même route, les malles pour Boston, comprenant la correspondance pour tous les états de la Nouvelle-Angleterre.

Des instructions ont aussi été données au maître de poste de Boston, d'acheminer des malles de son bureau, *viâ* Portland, par les steamers canadiens, excepté le samedi, jour que les steamers américains partent de New-York, et d'envoyer aussi ce jour-là, toutes les malles supplémentaires qui auront pu arriver trop tard pour l'expédition *viâ* New-York; et il a été enjoint au maître de poste de New-York de préparer une malle et de l'expédier par vos steamers de Portland le samedi; cette malle devant contenir toute correspondance qui pourrait porter la suscription spéciale, "Par les steamers canadiens."

J'ai de plus à vous informer que la proposition du département général des postes de France, de constituer Portland, Détroit et Chicago bureaux d'échange des Etats-Unis, pour les malles françaises, sera sous considération pour le moment, afin de constater si la somme de correspondance française acheminée par ces bureaux est suffisante pour rendre utile un tel arrangement. Cependant, que ces bureaux additionnels d'échange soient établis ou non, on croit que la quantité de malles françaises qui seront transportées par les steamers canadiens sera de bien près la même, vu que pouvoir a été donné aux départements des postes française et anglaise (si ce n'est les mercredis réservés pour les vapeurs américains sous le pavillon des Etats-Unis) d'expédier leurs malles, non seulement pour être distribuées à Boston, mais aussi pour New-York et Philadelphie par la ligne canadienne ou autre ligne de vapeurs étrangers employés à transporter les malles pour ce département, suivant que l'une ou l'autre de ces lignes vous offrira les moyens les plus rapides de transmission. Cette disposition ouvre au service océanique, aussi bien qu'aux lignes étrangères (Canadienne, Brémoise, Hambourgeoise ou Anglaise) dont les vapeurs laissent l'Angleterre le même jour, un champ égal de concurrence, la question de rapidité devant déterminer la route particulière de transmission.

Je suis, etc.,

(Signé,) HORATIO KING.

HON. SIDNEY SMITH,
M.-G. des P., Québec.

No. 2.

EDMUND HEAD,

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information des deux Chambres de la Législature, la correspondance suivante au sujet des arrangements pris pour le transport des Malles de France et des Etats-Unis entre l'Europe et l'Amérique, par la Ligne Canadienne de Steamers.

Hôtel du Gouvernement,
Québec, 5 mars 1860.

GRAND HÔTEL DU LOUVRE,
PARIS, 28 décembre, 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre honorée de ce jour, et permettez-moi de vous dire que je suis extrêmement peiné de voir que vous souffrez d'une indisposition. Mon but en venant à Paris était de vous expliquer les avantages que vous retireriez en vous servant de la ligne canadienne de steamers pour le transport de vos dépêches closes entre l'Europe et l'Amérique.

Ce service est maintenant hebdomadaire, et par suite d'un arrangement entre le maître-général des postes aux Etats-Unis et moi, les malles de ce pays sont aujourd'hui transportées par ces vaisseaux.

Si vous êtes incapable de me favoriser d'une entrevue pour que je vous donne ces explications, vous voudrez bien me permettre de vous écrire à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être,
Etc., etc., etc.,

(Signé,) SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada.

A. M. STOURM
Directeur-Général des Postes,
Paris.

GRAND HÔTEL DU LOUVRE,
PARIS, 29 décembre 1859.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que M. Maurin m'a faite pendant l'entrevue dont j'ai été favorisé aujourd'hui, j'ai maintenant l'honneur de vous informer qu'une ligne de steamers atlantiques a été formée en 1856, par la compagnie des steamers océaniques de Montréal, en vertu d'un contrat avec le gouvernement canadien, pour le transport de ses malles entre la Grande-Bretagne et l'Amérique. Cette ligne fonctionne avec succès depuis ce temps, et selon le contrat, le service qui se faisait auparavant tous les quinze jours en été et mensuellement l'hiver, est devenu un service hebdomadaire régulier pour toute l'année.

Jusqu'ici ce service a été rempli de manière à satisfaire on ne peut plus, et je prends la liberté de vous transmettre un tableau comparatif du temps que mettent les vaisseaux des lignes canadienne et de Cunard à faire leurs traversées, et par lequel vous verrez que sous le rapport de la vitesse l'avantage reste aux steamers canadiens.

Dans le cours du mois dernier, la compagnie du chemin de fer du grand tronc du Canada a terminé le pont Victoria qu'elle a jeté sur le fleuve St. Laurent, à Montréal, et cela lui fait maintenant, l'été comme l'hiver, une ligne non interrompue de communication entre le bord de la mer et le Détroit, et je suis aise de pouvoir ajouter que depuis Détroit et Chicago jusqu'à la Nouvelle-Orléans, une voie ferrée doit être ouverte dans le cours de ce mois, ce qui établira une communication directe par chemin de fer, et la plus courte qu'il y ait entre le golfe à la Nouvelle-Orléans et la côte est de l'Amérique.

L'achèvement de ces grandes voies de communication, et la satisfaction résultant de la manière dont le service a été effectué par les steamers canadiens, me mettent en mesure de proposer au maître-général des postes aux États-Unis de transporter ses malles au taux du port de lettre océanique.

Cette proposition a été acceptée par lui, on a commencé à transporter ses malles, et ce service est effectué à sa satisfaction.

Les premières malles furent envoyées de Chicago par Portland en novembre dernier, et elles furent transmises à Londres en moins de 12 jours, et aujourd'hui que la voie ferrée entre Chicago et la Nouvelle-Orléans est terminée, les malles de cette dernière cité et des endroits intermédiaires peuvent être envoyées *viâ* Chicago, et transmises en Europe en bien moins de temps que par aucune autre route.

D'après l'arrangement, il est stipulé que cet hiver les vaisseaux toucheront à Cork pour débarquer et embarquer les malles, ce qui effectue une économie de 24 heures, car les malles sont expédiées (aller et retour) à Cork par des trains spéciaux généreusement établis à cet effet par les autorités postales anglaises.

Par ces vaisseaux, l'on peut envoyer aujourd'hui des télégrammes de Cork jusqu'à l'après-midi du jeudi, et il a été pris des arrangements avec les compagnies télégraphiques pour mettre en sûreté ces dépêches à bord des vaisseaux.

Ci-suivent les avantages qu'offre cette ligne postale :—

Les malles peuvent être aujourd'hui régulièrement expédiées deux fois par semaine au lieu d'une, comme c'était le cas auparavant.

Elles peuvent être expédiées un jour plus tard qu'auparavant.

Les dépêches télégraphiques peuvent être envoyées deux jours plus tard qu'avant.

Les lettres des États-Unis de l'ouest, du sud-ouest et du nord-ouest, seront expédiées et transmises par cette route en beaucoup moins de temps que par aucune autre.

La durée du voyage entre la Nouvelle-Orléans et Chicago n'excédera pas 48 heures, et de là jusqu'au bord de la mer encore 48 heures—en tout 96 heures.

De Portland en Irlande l'hiver, la moyenne du voyage n'excédera pas 10 jours, et de là à Londres il s'écoulera 20 heures ; toute la distance entre la Nouvelle-Orléans et Londres sera franchie en moins de 15 jours.

Portland est d'environ 340 milles plus près de Liverpool que ne l'est New-York, ainsi les malles n'ont pas aussi long à parcourir sur mer. et il en résulte qu'elles sont débarquées, expédiées et transmises plus vite et avec plus de sûreté.

La Rivière du Loup (endroit où, en vertu de l'arrangement, les malles doivent être débarquées et embarquées) est de 598 milles moins éloignée de l'Europe que ne l'est New-York. De là à la mer, le trajet qui est de 640 milles, se fait sur le fleuve, dans le golfe St. Laurent et le détroit de Belle-Isle, où les eaux sont comparativement calmes.

La distance du détroit de Belle-Isle en Irlande est de 1,600 milles environ, et, comparée avec celle de 2,980 milles géographiques qu'il y a entre Liverpool et New-York, c'est là un avantage presque incalculable en faveur de la route canadienne.

Le tableau déjà mentionné fera voir clairement que sous le rapport de l'économie du temps et de la distance, la ligne canadienne est beaucoup favorisée. (*Voir ce tableau à la fin.*)

Immédiatement après avoir conclu avec moi, le maître-général des postes aux États-Unis a adressé une communication au maître-général des postes de la Grande-Bretagne, demandant son adhésion à l'arrangement et de lui donner effet pour l'établissement de bureaux d'échange. (Ci-joint est une copie de cette lettre.) (*Voir à la fin pour cette lettre.*)

Cette adhésion fut donnée à l'instant, et en outre de cela, le maître-général des postes de la Grande Bretagne a pourvu à l'établissement de trains spéciaux pour transporter les malles entre Dublin et Cork, et placé des commis de poste à bord des vaisseaux pour assortir les lettres durant le voyage.

Jusqu'à ce jour, il n'y a eu qu'une ligne hebdomadaire et régulière de steamers portant les malles des États-Unis entre l'Europe et l'Amérique ; mais maintenant une ligne de communication bi-hebdomadaire est établie, dans laquelle nous pouvons avoir toute confiance, et si, comme je l'ai appris avec plaisir, vous désirez vous servir de cette ligne, vous n'aurez qu'à expédier vos dépêches closes pour qu'elles soient reçues à Londres à temps, et de là envoyées par le train de neuf heures du soir le mercredi de chaque semaine.

Je ferai remarquer qu'en vertu des arrangements dont j'ai parlé, la compensation que doit recevoir la ligne canadienne pour le transport des lettres des Etats-Unis est la même que celle reçue par la ligne Canard, et que les lettres ainsi expédiées et passant par le Canada ne seront assujéties à aucun frais de port intérieur.

En adoptant cette ligne vous y gagnerez tous les avantages que je viens d'énumérer, sans assujétir votre département ou le public à un surcroît de frais, et vous me pardonnerez si je prends la liberté de vous demander une prompte et favorable réponse.

J'ai l'honneur d'être,

Etc., etc., etc.,

(Signé,)

SIDNEY SMITH,

Maître-Général des Postes du Canada.

A. M. STOURM

Directeur-Général des Postes,
Paris.

PARIS, 30 décembre 1859.

MONSIEUR,—Par la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 29 décembre courant, vous voulez bien me proposer de faire transporter, en dépêches closes, les lettres et les imprimés que l'administration des postes de France et l'administration des poste des Etats-Unis pourraient se transmettre réciproquement avec avantage par la voie des paquebots canadiens naviguant entre la Rivière du Loup ou Portland et Queenstown, moyennant les prix que paie mon administration pour le transport par mer au moyen des paquebots britanniques, des lettres et des imprimés de la même origine pour la même destination, sans réclamer aucune rétribution à raison du parcours des dites dépêches sur le territoire du Canada lorsqu'elles seront embarquées ou débarquées à la Rivière du Loup.

Je m'empresse de vous faire connaître que j'adhère à cette proposition sous la réserve de l'adhésion des offices des postes de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, aux propositions que je vais leur adresser.

Aux termes de la convention du 24 septembre 1856, mon administration paie à l'office britannique pour le transport par mer, en dépêches closes, des objets de correspondance qu'elle échange avec les Etats-Unis, au moyen des paquebots britanniques, la somme de 1 franc 20 centimes par 30 grammes de lettres, poids net, et de 1 franc par kilogramme d'imprimés, aussi poids net. J'écris donc dès ce moment à l'office britannique pour lui proposer de lui payer la même somme pour les dépêches closes qui seraient échangées entre mon administration et l'office des Etats-Unis par l'intermédiaire des paquebots canadiens. Cette somme serait ensuite portée au crédit de l'office des postes du Canada dans les comptes entre cet office et celui des postes de la Grande-Bretagne.

J'adresserai le plus tôt possible, à l'office des postes des Etats-Unis, des propositions à l'effet de mettre les bureaux de Portland, de Détroit et de Chicago, en correspondance directe avec la France ; mais provisoirement, d'après l'assurance que vous voulez bien me donner des bonnes dispositions de l'office des Etats-Unis, je m'empresserai dès que j'aurai reçu la réponse de l'office britannique qui, comme j'ai tout lieu de l'espérer, sera favorable, de faire expédier par la voie des paquebots canadiens, des dépêches pour les bureaux de Boston, de New-York et de Philadelphie, qui sont les seuls bureaux de l'Union avec lesquels les bureaux français soient autorisés à correspondre. Jusqu'à ce que les bureaux de Portland, de Détroit de Chicago aient été autorisés à correspondre avec mon administration, les correspondances acheminées au moyen des paquebots canadiens seraient dirigées comme celles acheminées au moyen des paquebots de la ligne de Liverpool à Boston.

Agréez, monsieur,

L'assurance de ma haute considération,

Le Conseiller d'Etat,

Directeur-Général des Postes,

(Signé,) STOURM.

A. M. SIDNEY SMITH,
M.-G. des P. du Canada,

PARIS, 30 décembre, 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous accuser réception et de vous remercier des deux pièces que vous avez bien voulu m'adresser, et que je réunis à celles que vous avez jointes à votre lettre en date d'hier.

J'ai trouvé cette dernière lettre sur mon bureau en rentrant. J'ai pris immédiatement les instructions de M. Stourm, et je fais préparer, en ce moment, la réponse que nous vous adressons, et les propositions que l'administration française doit envoyer à l'office britannique. Si, comme je l'espère, ces lettres sont signées aujourd'hui, je m'empresserai de vous faire parvenir celle qui vous est destinée.

Vous recevrez en même temps un exemplaire de notre instruction générale sur le service des postes.

Recevez, monsieur, l'assurance,

Etc., etc., etc.,

(Signé,) E. MAURIN.

A M. SIDNEY SMITH,
M.-G. des P. du Canada,
Paris.

MORLEY'S HOTEL,

LONDRES, 5 janvier 1860.

MILORD,—J'ai l'honneur d'informer votre Seigneurie que j'ai conclu dernièrement des arrangements avec les autorités postales de Paris pour le transport des malles françaises closes entre l'Europe et l'Amérique, par la ligne canadienne des paquebots-poste, et demande a été faite à votre Seigneurie par les autorités postales de France, afin d'obtenir son adhésion à ces arrangements.

Ce n'est pas sans regret que j'ai été informé au département général des postes qu'on se proposait de faire une réponse négative en ce qui regarde le port de lettre océanique. L'arrangement proposé comporte que le département des postes françaises devra tenir compte au département anglais du port océanique sur la correspondance transportée par les vapeurs canadiens, précisément de la même manière que la chose se fait aujourd'hui à l'égard des malles transportées par les vapeurs Cunard, ce qui serait tout simplement étendre le système déjà existant aux vapeurs canadiens. La raison qui motive ce refus est que ce serait surcharger le département des postes anglaises d'un fardeau qu'il ne peut ni ne veut entreprendre, quoiqu'il consente à percevoir le port de lettres sur le territoire anglais sur la correspondance susdite.

Je suis donc forcé malgré moi d'en appeler à l'attention et à la décision personnelle de votre Seigneurie, avant que la chose soit rendue à un point où il ne saurait plus y avoir de remède.

Je prendrai la liberté de faire remarquer à votre Seigneurie que les autorités postales françaises ressentent fortement le besoin de communications régulières et bi-hebdomadaires, et elles ont exprimé leur ardent désir de profiter des avantages offerts par nos voies de communication, tout en acquiesçant aux arrangements que je leur ai proposés.

Dois-je prier votre Seigneurie de porter son attention sur l'importance de ces arrangements pour le Canada? Les malles qui seraient expédiées en vertu des dits arrangements seraient principalement composées (sinon entièrement) de la correspondance qui prendraient autrement la voie du Havre et Southampton par les vaisseaux du mercredi; c'est ainsi qu'il n'y aurait aucun conflit avec le revenu des postes impériales.

Le port de lettre ainsi réalisé s'élèverait chaque année à une somme très ronde.

Le résultat des arrangements et de l'accomplissement de ce service sera d'attirer davantage l'attention sur la province. Le flot des voyageurs et des affaires, qui suit invariablement l'ouverture des communications postales, sera donc poussé vers les vapeurs canadiens, et par là la ligne sera placée sur une base plus solide et plus permanente.

La question du surcroît de travail ou des inconvénients ne devra pas sans doute entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de l'intérêt matériel de la province, d'ailleurs, la connaissance intime et personnelle de votre Seigneurie sur tout ce qui peut concerner son

vantage en est le meilleur garant. De plus, l'arrangement n'est que provisoire, et devra sans doute être modifié de manière à rencontrer les vues des autorités postales de ce pays, aussitôt que l'on pourra entrer en communication avec les autorités postales de Washington à ce sujet. Une décision contraire aurait non seulement pour effet d'apporter un délai de plusieurs semaines entre Paris et Washington, mais peut-être de rendre impossible tout arrangement.

Je soumettrai à votre Seigneurie, avec tout le respect possible, que les objections apportées par le département des postes anglaises n'ont rien de plausible, et que si cela est mieux, je prendrai plutôt sur moi de payer toute dépense qui serait encourue, que de laisser traîner les choses en langueur. Il me semble aussi que le travail purement additionnel de tenir compte du port de lettre océanique et de l'intérieur, ainsi que de le transmettre au département canadien, n'est pas d'une telle gravité qu'il doive entraîner un refus dont les résultats seront si sérieux pour la province.

L'*Ocean Queen* a été retiré de la ligne du Hâvre, en sorte que l'occasion est des plus favorables pour commencer le service, et il ne manque à Paris que votre sanction pour cela.

J'ai lieu d'espérer que l'importance du sujet me sera une excuse suffisante du trouble que pourrait causer à votre Seigneurie la présente communication, et j'irai jusqu'à prendre la liberté de demander à votre Seigneurie de vouloir bien considérer la question d'une manière favorable.

J'ai l'honneur d'être,
Etc. etc., etc.,

(Signé,) SIDNEY SMITH,

Maître-Général des Postes du Canada.

Le très-honorable

COMTE D'ELGIN ET KINCARDINE,
Maître-Général des Postes,
Etc., etc., etc.

MILORD,—J'ai reçu ce matin des autorités postales de Belgique une communication par laquelle je suis informé qu'elles consentent à mes propositions de faire transporter les malles belges par les vapeurs canadiens, et je remarque parmi les nouvelles apportées par le *Nova Scotian*, un aliéna constatant que le maître-général des postes aux États-Unis et le ministre Belge, ont conclu une convention postale pour expédier les malles closes entre les deux pays *viâ* l'Angleterre.

Une question identique à celle dont j'ai fait part à votre Seigneurie dans ma communication d'hier pourra bien surgir au sujet des malles closes de Belgique, il est donc de plus en plus important que la décision de votre Seigneurie soit favorable à la demande faite par la France.

J'ai l'honneur d'être,
De votre seigneurie,
Le très-humble et obéissant serviteur,

SIDNEY SMITH,

M. G. des P. du Canada.

Le très-honorable

COMTE D'ELGIN, C. B.,
Etc., etc., etc.

Samedi, 7 janvier 1860.

CHER MONSIEUR,—Dans le cas où les autorités postales d'ici feraient quelques difficultés de tenir compte du port sur vos malles closes, je vous prierai de me les communi-

quer, et toute méthode que vous jugerez à propos d'adopter pour tenir compte du port susdit, sera acceptée jusqu'à ce que nous soyons convenu d'en adopter une autre.

Bien sincèrement à vous,

(Signé,)

SIDNEY SMITH.

MONSIEUR E. MAURIN,

Administration générale des Postes, Paris.

PARIS, 9 janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 7 janvier courant, et qui fait pressentir des difficultés à l'adoption, par l'office britannique, des propositions que nous lui avons adressées, et auxquelles il n'a pas encore été répondu.

Je crois devoir vous prévenir qu'il serait très-regrettable que l'office britannique n'acceptât pas ces propositions, car, non seulement nous nous trouverions dans l'impossibilité d'employer, même à titre provisoire, la voie des paquebots canadiens, mais encore dans la nécessité d'attendre longtemps avant de pouvoir être autorisés à profiter de cette voie.

Je ne saurais donc que vous engager à tâcher, avant votre départ, de lever les difficultés qui paraissent s'opposer à ce que l'office britannique se charge de recevoir, pour le compte de votre office, des prix de port de voie de mer, que nous ne pouvons payer aux paquebots canadiens qu'en raison de ce qu'ils naviguent sous pavillon britannique, et par application de la convention diplomatique, conclue le 24 septembre 1856, entre les gouvernements de France et d'Angleterre.

Recevez, Monsieur, etc., etc., etc.,

(Signé,)

E. MAURIN.

M. SIDNEY SMITH,

Maitre-Général des Postes du Canada,

Londres.

Rég. No. 312. }
Amérique. }

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES,

10 Janvier 1860.

MONSIEUR,—Le maître-général des postes ayant pris connaissance de votre lettre en date du 6 courant, je suis chargé par sa Seigneurie de vous informer qu'il pense que vous vous êtes mépris sur la communication dont il vous a été fait part à ce bureau, lorsque vous êtes venu le jour précédent au sujet de la réponse qui devait être faite à la lettre reçue du département des postes françaises sur la question de la transmission des malles closes de France pour les États-Unis et par les vapeurs canadiens.

Il paraît que vous n'avez pas eu de pourparler sur ce sujet avec aucun des secrétaires, mais que les informations que vous avez reçues vous ont été communiquées par M. Page, le chef de la division coloniale et étrangère du bureau des secrétaires.

L'intention de M. Page était pourtant loin de vous faire supposer que l'objection faite aux propositions du département français avait sa source dans le surcroît de travail qu'elles occasionneraient.

Les comptes tenus par le département des postes françaises touchant les malles closes, sont si simples qu'il n'y a point le moindre trouble à les régler, et ce trouble est absolument le même quelque soit la ligne de paquebots qui transporte la malle.

Ces faits étaient bien connus de M. Page, c'est pourquoi la question de trouble pour le département ne s'est jamais présenté à son esprit. Il se sera très mal exprimé s'il vous a laissé sous cette impression.

La réponse projetée à la lettre de M. Stourm était que les malles anglaises allant aux États-Unis et en venant par les paquebots poste canadiens, étant regardées comme malles transportées par paquebots sous contrat avec les États-Unis, il ne serait pas convenable ni aisé de les traiter comme malles closes envoyées ou dépêchées de France, lorsqu'elles sont transportées par les mêmes paquebots canadiens comme malles transportées par paquebots anglais.

Telle était la teneur de la lettre écrite immédiatement après que vous eûtes laissé le département, et au meilleur de la connaissance de M. Page, les mots en sont les mêmes que ceux dont il se serait servi pour vous informer de la réponse convenue.

De plus, il dit qu'après avoir reçu cette information, vous lui avez demandé d'ajouter un paragraphe constatant que vous vous étiez arrêté au département, que vous y aviez été informé de la réponse qui devait vous être donnée, et que vous aviez fait connaître que ces arrangements vous satisferaient autant que ceux que vous aviez soumis à la considération de M. Stourm, les Etats-Unis et les bureaux de poste canadiens devant en venir à s'entendre au sujet du port de lettre océanique sur les malles françaises closes.

Conséquemment, un paragraphe à cet effet fut introduit dans le projet de lettre mis sous les yeux du maître-général des postes; et comme de raison, après réception de votre présente lettre, ce paragraphe sera retiré.

Après avoir fait ces observations sur ce qui eut lieu lorsque vous vîntes à ce bureau, je suis chargé par le maître-général des postes de vous dire qu'il donne son assentiment à la réponse projetée de l'administration des postes françaises.

Le maître-général des postes des Etats-Unis ayant informé ce département qu'il était entré en arrangement avec le département des postes canadiennes, pour la transmission des malles des Etats-Unis par les paquebots de la ligne canadienne, devra naturellement s'opposer à tout arrangement conclu entre les postes française et anglaise, d'après lequel les malles françaises closes seraient regardées et payées comme malles transportées par paquebots anglais.

Ce département ne permettrait à un gouvernement étranger l'usage d'aucun de ses paquebots employés par contrat dans le transport des malles qu'à la condition de recevoir le port sur la correspondance transportée; il est dès lors difficile de supposer que le département des postes des Etats-Unis ne prendra pas d'autre décision.

Je dois ajouter que le maître-général des postes ne voit pas que sa décision sur cette question doive le moins du monde intervenir avec la transmission des malles françaises closes aux Etats-Unis par les paquebots canadiens.

Le taux du port de lettre exigé en France sur les lettres pour les Etats-Unis est le même—que ces lettres soient transportées par les paquebots anglais ou par les paquebots des Etats-Unis.

Comme il n'y a que le port de lettre à l'intérieur de l'Angleterre dont il soit tenu compte par la France à ce pays sur les malles qui doivent être transportées par les paquebots des Etats-Unis, le port de lettre océanique sera porté au crédit du bureau de poste américain; cette dernière disposition, autant que le peut voir le maître-général des postes, n'offre aucun obstacle à l'arrangement, et conséquemment ne doit pas réduire la somme de correspondances transportées.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé) F. HILL.

L'HONORABLE SIDNEY SMITH,
Morley's Hotel, W. C.

MORLEY'S HOTEL,

LONDRES, 11 Janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 9 courant.

Je vous transmets ci-inclus copie du contrat passé entre le gouvernement de la province du Canada et les propriétaires des steamers canadiens, ainsi que vous m'avez demandé de le faire.

Je vous envoie aussi copie d'une communication que j'ai reçue de M. F. Hill, en réponse à une lettre adressée par moi au maître-général des postes, au sujet de la demande que vous avez faite pour avoir la permission d'envoyer des malles closes par les steamers canadiens. Vous verrez par cette communication que le maître-général des postes ne voit aucune difficulté à ce que vous envoyiez ces malles immédiatement, et qu'en ce qui regarde votre demande, sa lettre serait un désistement suffisant de sa part à la convention de sep-

tembre 1856, pour vous permettre de donner immédiatement effet à notre arrangement. J'espère que vous partagerez là-dessus l'opinion du maître-général des postes, et qu'aucune nouvelle difficulté de forme (et il ne peut maintenant en exister d'autres) ne vous empêchera d'expédier vos malles par le prochain steamer.

Je m'adresserai volontiers au gouvernement des Etats-Unis ou à celui de France pour les frais de port que feront naître ce service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,) SIDNEY SMITH,

Maître-Général des Postes du Canada.

M. MAURIN,

Chef de l'Administration des Postes.

P. S.—Si vous aviez la complaisance de m'envoyer une dépêche télégraphique demain matin, je vous en serais très-obligé, car cela me permettra d'informer les agents des vapeurs que nos arrangements sont terminés.

MORLEY'S HOTEL,

Londres, 12 Janvier 1860.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une lettre de M. F. Hill, en date du 10 courant, en réponse à celle que j'ai adressée à votre Seigneurie le 5 courant.

Je regrette de n'avoir pas bien compris M. Page, et il me paraît étrange que M. Griffin, qui a conversé plus tard avec lui sur ce sujet, ait reçu de ses remarques une impression semblable. Cependant, cela n'est pas de grande conséquence, puisque en principe la question a été décidée qu'il ne conviendrait pas de traiter les malles comme si elles étaient expédiées par des paquebots anglais.

Conformément à ce qui me paraissait inévitable lorsque j'ai conversé avec M. Page, je l'ai certainement prié d'informer les autorités postales françaises que j'étais prêt à acquiescer à tout arrangement qu'elles pourraient établir pour la comptabilité des frais de port des malles expédiées par les vapeurs canadiens ; mais en y réfléchissant, j'ai craint, et avec trop de raison, comme je l'apprends, que le refus des autorités britanniques d'accéder à la demande des autorités françaises retarderait considérablement, s'il ne l'empêchait pas tout à fait, le commencement du service, et en conséquence je vous écrivis ma lettre du 5 courant. N'ayant pas reçu de réponse à cette lettre le 7, j'adressai une note à M. Maurin, lui exprimant que je souscrirais volontiers à tout arrangement que pourraient suggérer les autorités françaises pour la comptabilité des frais de port.

Le 9 courant je reçus sa réponse, dont je vous donne copie pour votre information, et d'après laquelle votre Seigneurie verra que mes appréhensions n'étaient que trop bien fondées, et qu'à moins que vous n'accédiez à la demande des autorités françaises, il pourra en résulter un tort grave pour la province et de grands inconvénients pour le service postal français.

Je comprends maintenant que la raison pour laquelle vous refusez d'accéder à cette demande est "que le maître-général des postes des Etat-Unis pourrait très-naturellement s'opposer à tout arrangement fait entre les départements de poste anglais et français, par lequel les malles françaises closes seraient regardées et payées comme des malles transportées par des paquebots anglais."

Cette objection pourrait exiger considération, si l'on demandait que l'arrangement actuel fût permanent ; mais il n'a été pris que provisoirement, afin de donner au maître-général des postes des Etats-Unis l'occasion de l'approuver ou de le désapprouver, tout en permettant aux autorités françaises, avec votre consentement, de profiter immédiatement des grands avantages qui leur sont offerts par ce service.

Une autre raison donnée par M. Hill, c'est que votre "département ne permettrait pas que ses paquebots employés par contrat au transport des malles fussent employés à ce service par un gouvernement étranger, qu'à condition qu'il recevrait ses frais de port sur la correspondance transportée, et qu'il n'est guère à supposer que le gouvernement des Etats-Unis entretienne une autre opinion."

Je puis faire observer que le cas actuel n'est pas du tout semblable à celui que suppose M. Hill, en autant que le gouvernement des États-Unis, ne subventionnant pas les steamers canadiens, ne recevra pas le port océanique, mais qu'il seront perçus par le gouvernement canadien. Et en conséquence, le maître-général des postes des États-Unis ne peut avoir aucun motif d'opposition à cet arrangement, à moins qu'il ne soit trouvé incommode.

Dans mes propositions au maître-général des postes des États-Unis pour le transport de leurs malles par les steamers canadiens, je lui ai parfaitement expliqué l'avantage qu'il pourrait obtenir en se servant des lignes canadiennes de chemin de fer et de steamers pour leur service postal, et il fut si bien convaincu de ces avantages, qu'il entra très-généreusement et sans hésiter dans l'arrangement, et il n'exigea ni que les steamers canadiens fussent considérés comme des steamers des États-Unis (puisque'il ne part pas de steamers américains de Portland), parce que cela était inutile, ni qu'il fût adopté aucun mode de comptabilité particulière pour le port sur océanique. Un coup-d'œil sur la correspondance qui a eu lieu à cet égard, et dont j'ai transmis copie à votre Seigneurie en novembre dernier, établit parfaitement ce fait.

Dans les propositions que j'ai faites à M. Stourm, à Paris, j'ai suivi la même ligne de conduite, et j'ai expliqué à M. Maurin que non seulement les steamers canadiens avaient été construits en Angleterre, mais qu'ils étaient la propriété de sujets anglais, et de fait M. Maurin donne comme une raison pour laquelle il demande l'assentiment de votre Seigneurie, que les steamers canadiens naviguent sous le pavillon britannique. La question de savoir si les steamers canadiens doivent être regardés comme steamers anglais ou américains n'a pas été et ne pouvait pas, comme elle ne le peut pas maintenant, être discutée, pas plus que la question de savoir si le chemin de fer du grand tronc (dont l'aide est un élément essentiel à l'accomplissement du service) est un chemin de fer anglais ou américain, car dans les deux cas, le chemin de fer et les steamers ont été traités par toutes les parties comme canadiens, et offrant comme tels des avantages supérieurs à tous égards à toute autre ligne de communication entre l'Europe et l'Amérique. La lettre du premier sous-maître général des postes des États-Unis, en date du 2 novembre dernier, établit parfaitement ce point. Il dit que par les arrangements conclus avec moi : " Les malles américaines et britanniques des états de l'ouest, du sud-ouest et même des états du sud, embrassant tous les points à l'ouest, au nord et au sud-ouest de Chicago et du Détroit, seront expédiées beaucoup plus promptement que par le mode actuel de transmission à New-York et Boston à travers ce pays."

Je viens d'apprendre, et j'en éprouve la plus grande contrariété, qu'une question qui ne fut considérée ni regardée comme importante par les autorités américaines ou françaises dans mes négociations et arrangements avec elles, vient d'être soulevée par les autorités postales anglaises, et que même dans le transport des malles entre les ports anglais et canadiens l'été, les steamers canadiens seront et devront être considérés comme paquebots des États-Unis et regardés comme tels, et, selon la lettre de M. Hill, il y aura des inconvénients à l'égard des malles envoyées en France ou expédiées de France, quand elles seront transportées par les mêmes paquebots canadiens, comme malles portées par des paquebots anglais, ou en d'autres termes, qu'il y a des inconvénients à traiter un paquebot canadien de même qu'un paquebot anglais, et qu'il n'y a pas le même inconvénient à le considérer comme paquebot des États-Unis, et cela quand il transporte les mêmes malles anglaises, françaises, américaines, canadiennes et autres, transportées par la ligne Cunard. La ligne Cunard, comme la ligne canadienne, se rend dans un port des États-Unis, et elle est considérée comme ligne anglaise, et l'autre qui navigue dans les eaux canadiennes est traitée comme ligne américaine. Si la différence dans la manière de traiter les deux lignes de steamers, ainsi que les malles qu'elles transportent, vient de ce que le gouvernement anglais n'a pas fait une subvention à la ligne canadienne et qu'il ne se sert pas de cette ligne, alors ce défaut de n'être pas subventionnée emporte des conséquences bien plus sérieuses que jusqu'ici nous avons pu le prévoir, et ce qu'il importe le plus, c'est que cet état de choses ne devrait pas subsister plus longtemps, et que la ligne canadienne devrait recevoir du gouvernement impérial un encouragement analogue à celui qu'il donne aux lignes Cunard et de Galway.

Je ne puis m'abstenir d'exprimer sans détour la surprise et le regret que j'ai éprouvés en apprenant ce fait, ainsi que l'embarras que je ressens en pensant à l'effet que cette nouvelle va produire chez le peuple canadien. Comme M. Hill le dit dans sa lettre, votre Sei-

gneurie ne sait pas que le règlement de la question puisse aucunement nuire à la transmission des malles françaises aux Etats-Unis pour les paquebots canadiens; et il dit aussi que les comptes avec le département des postes françaises à l'égard des malles sont si simples que leur règlement ne donne lieu qu'à peu de trouble, et que ce trouble est absolument le même avec n'importe quelle ligne de paquebots qui transporte ces malles; mais comme M. Maurin déclare en termes précis qu'il est impossible d'arrêter l'adoption de ce service sans l'adhésion de votre Seigneurie, cela tout en manifestant le grand désir qu'il a de le voir adopter, et comme l'assentiment de votre Seigneurie ne s'étend qu'à la manière dont seront traitées les malles françaises expédiées par les paquebots canadiens, laquelle sera la même que si elles étaient transportées par des bateaux anglais d'ici à ce que de nouveaux arrangements puissent être pris, il y aurait, bien que ce ne soit pas longtemps, des inconvénients à en agir ainsi.

Je prends la liberté de solliciter de nouveau une nouvelle considération de la question, et d'exprimer l'espérance qu'une réponse favorable sera envoyée aussitôt possible au département des postes françaises, afin que nous commencions le service par le steamer de mercredi prochain.

Je demande pardon à votre Seigneurie de la liberté que j'ai prise de m'adresser encore à elle à ce sujet, mais comme je désire m'en retourner au Canada par le steamer de la semaine prochaine et qu'il est important que le service soit commencé avant mon départ, s'il ne survient pas d'autres difficultés, j'espère quelle m'excusera d'avoir fait cette nouvelle démarche auprès d'elle.

J'ai l'honneur d'être,
De votre Seigneurie,
Le très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,) SIDNEY SMITH,
M.-G. des P. du Canada.

Au très-honorable
COMTE D'ELGIN,
Maître-général des Postes,
Etc., etc., etc.

PARIS, 13 Janvier 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de la réponse de l'office britannique à mes propositions touchant le transport, par les paquebots canadiens, des dépêches closes échangées entre la France et les Etats-Unis.

Si l'office des postes britanniques avait accepté ma proposition, mon administration aurait pu, sans attendre la réponse de l'office des Etats-Unis, expédier des dépêches pour les Etats-Unis par la voie des paquebots canadiens, car ces paquebots auraient été assimilés de tout point aux paquebots britanniques dont l'emploi, dans les rapports entre la France et les Etats-Unis, est réglé par la convention entre les offices des postes de France et des Etats-Unis du 2 Mars 1857. Mais en présence du refus de l'office britannique, mon administration se trouve dans la nécessité d'attendre la réponse de l'office des Etats-Unis à ma proposition relative au même sujet.

Si l'office des Etats-Unis consent à ce que les correspondances échangées en dépêches closes, avec l'administration française, par les paquebots canadiens, soient assimilées, quant aux conditions de transmission réciproque à celles échangées par les paquebots britanniques, je m'empresserai de demander à mon gouvernement l'autorisation de payer à l'administration canadienne, pour port intermédiaire, les prix proposés par votre lettre du 29 décembre dernier.

Je vous proposerais, dans ce cas, de prendre les dispositions suivantes pour le paiement du port de voie de mer revenant à votre office.

L'administration française dresserait, chaque mois, un compte des sommes qui seraient dues à l'office canadienne. Ces comptes vous seraient adressés directement et lorsqu'ils au-

raient été approuvés par vous, seraient soldés à Paris par trimestre entre les mains d'un fondé de pouvoirs que vous voudriez bien désigner à cet effet.

Agréez, Monsieur,

l'assurance de ma haute considération,

Le Conseiller d'Etat,

Directeur.Général des Postes,

(Signé,)

STOURM.

L'Honorable SIDNEY SMITH,
M.-G. des P. du Canada.

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES.

Londres, 14 janvier 1860.

MONSIEUR,—A l'égard de ma lettre du 10 du courant, au sujet de la transmission des malles de France aux Etats-Unis, par la ligne de paquebots canadiens faisant voile de Liverpool *viâ* Queenstown jusqu'à Portland, le maître-général des postes m'a enjoint de vous prier d'être assez bon de l'informer si c'est votre intention d'envoyer les malles par les paquebots en question.

Toutes les malles qui parviendront à ce département seront transmises à leur adresse, et le maître général des postes est convaincu que le département des postes françaises n'aura aucune difficulté à tenir ses comptes pour le port de lettre océanique, car ils seront tenus de la même manière que ceux des autres lettres expédiées par les paquebots qui ont passé contrat avec le département des postes des Etats-Unis.

Mais s'il existe quelques difficultés, sa Seigneurie serait bien aise d'apprendre d'où elles viennent, afin que, s'il était possible, elle put les faire disparaître, et j'ai à vous prier de vouloir bien favoriser sa Seigneurie d'une communication à ce sujet.

J'ai, etc.,

(Signé,)

ROWLAND HILL.

LONDRES, 14 janvier 1860.

MONSIEUR,—Je viens de recevoir aujourd'hui une lettre de M. Stourm, le directeur général du service postal de France, par laquelle il m'informe que par suite du refus des autorités postales anglaises d'accéder à la demande qu'il a faite pour que les malles françaises closes transportées par les steamers canadiens fussent traitées comme si elle l'étaient par des paquebots anglais, d'ici à ce que les arrangements soient pris avec vous pour l'adoption d'un mode différent à l'égard de ces malles, qu'il ne peut les envoyer par les steamers canadiens avant qu'il n'ait reçu de vous une réponse à sa communication du 4 du courant.

Il est inutile de vous informer que M. Stourm est très désireux de se servir de nos lignes de communication, mais les autorités postales anglaises, ne pouvant se soumettre à l'inconvénient auquel elles s'attendent que cela les exposerait, refusent d'accéder à la demande.

Mon intention en vous écrivant est de vous apprendre que ma proposition aux autorités françaises était basée sur l'arrangement fait avec vous quant à la compensation à donner pour le transport des malles, et pour vous demander une entrevue à mon retour en Amérique, où nous pourrions alors nous entendre avec entière satisfaction sur les détails. Avec cette assurance, j'espère que vous pourrez donner une réponse favorable aux autorités françaises sans attendre une autre lettre de moi.

Il importe peu quel sera le mode de comptabilité que vous pourrez adopter avec les autorités françaises à l'égard du port de lettre océanique.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

SIDNEY SMITH.

Maître Général des Postes du Canada.

L'Hon. JOSEPH HOLT.

PARIS, 17 janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-jointe, la copie d'une lettre que l'office britannique m'a adressée à la date du 14 janvier courant, au sujet des envois des dépêches françaises par les paquebots canadiens.

Je joins à cette communication une copie de ma réponse en date de ce jour.

Agréez, Monsieur, etc., etc.

(Signé,)

STOURM.

A M. SIDNEY SMITH,

M.-G. des P. du Canada, à Londres.

PARIS, 17 janvier 1860.

MONSIEUR,—Par la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 14 janvier courant, vous me demandez si mon intention est de profiter de la voie des paquebots canadiens pour correspondre avec les Etats-Unis.

Vous ajoutez que s'il y avait quelque difficulté à ce que le port de voie de mer des dépêches échangées entre mon administration et l'office des Etats-Unis par cette voie, fut payé de la même manière que le port de voie de mer des dépêches closes acheminées par les paquebots américains, l'office britannique ferait tout ce qui dépendrait de lui pour aplanir ces difficultés.

Je m'empresse de vous informer que mon administration ne pourrait faire usage des paquebots canadiens, pour envoyer des dépêches closes aux Etats-Unis, avant de s'être entendu à cet égard avec l'office des postes des Etats-Unis, qu'autant que l'emploi de cette voie serait considéré comme tombant sous l'application de l'article 22 de la convention du 24 septembre 1856, et j'ajoute que ces paquebots naviguant sous pavillon britannique, il m'avait semblé que cette manière de procéder était la seule qui put reconcilier tout à la fois, et avec les termes de cette convention, et avec ceux de la convention que règle les rapports de mon administration avec l'office des postes des Etats-Unis. Mais, au cas où le port de voie de mer des dépêches échangées entre mon administration et l'office des Etats-Unis devrait être payé de la même manière que le port de voie de mer des dépêches acheminées par les paquebots américains, il serait indispensable, non seulement que mon administration s'entendit à ce sujet avec l'office des Etats-Unis, mais demandât au gouvernement de l'empereur un crédit pour payer les sommes qui seraient dues à l'office canadien, puisque l'administration française n'effectue aucun transport, pour le compte de cet office, qui puisse être admis en compensation dans les comptes. Ainsi, ce ne serait ni immédiatement ni même dans un temps très-prochain que mon administration pourrait faire usage des paquebots canadiens, si pour le paiement du port de voie de mer, ces paquebots étaient assimilés par l'office britannique aux paquebots américains.

Du reste, je dois vous prier de remarquer que les arrangements entre les offices d'Angleterre et des Etats-Unis relativement aux paquebots canadiens, ne sauraient mettre obstacle à ce que les dépêches françaises dirigées par ces paquebots soient traitées comme celles expédiées par les paquebots britanniques des lignes de Liverpool à New-York et à Boston, attendu que la convention entre la France et les Etats-Unis n'établit aucune distinction entre les correspondances acheminées par les paquebots affectés au service postal de la Grande Bretagne et celles acheminées par les autres bâtiments britanniques partant ou à destination des ports de la Grande-Bretagne.

Je serais heureux, monsieur, que ces explications permissent à l'office britannique d'accepter les arrangements proposés par ma lettre du 30 décembre dernier, mais en tout état de cause, je vous serai très-obligé de ce que vous pourrez faire pour faciliter à mon administration l'emploi des paquebots.

Agréez, Monsieur, etc., etc., etc.

(Signé,)

STOURM.

A M. ROWLAND HILL,

Secrétaire D. G. des P., Londres.

Rég. No. 60,022. }
Amérique. }

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES,
17 janvier 1860.

MONSIEUR,—Ayant remis au maître-général des postes votre lettre du 12 courant, à l'égard des arrangements en vertu desquels les malles seront envoyées aux Etats-Unis par les paquebots canadiens partant de Liverpool, sa Seigneurie m'a enjoint de vous informer qu'une autre lettre a été immédiatement écrite au directeur général des postes de France, lui demandant s'il y avait quelque empêchement à ce que les comptes du port de lettre océanique de ces malles pour les Etats-Unis fussent tenus de la même manière que la France le fait pour le port de lettre océanique de toutes ses autres malles transportées de ce pays par des paquebots, pour le service desquels le département des postes des Etats-Unis a passé contrat.

Jusqu'à présent aucune réponse n'est venue de Paris.

Quand la réponse arrivera, s'il se présentait quelques difficultés quant à la transmission des malles françaises par les paquebots canadiens, c'est-à-dire s'il fallait que la France tînt compte du port de lettre océanique à ce pays, tout comme si les malles étaient transportées par les paquebots de Cunard, le maître-général des postes consentira à recevoir, temporairement, ce port de lettre océanique, et il en tiendra compte au département des postes des Etats-Unis. Mais je dois spécifier que cela ne peut se faire qu'avec l'entente que si plus tard il est prouvé que le département des postes américains aurait eu droit à un port de lettre océanique plus élevé, s'il eût été payé directement par la France plutôt que par l'intermédiaire de ce pays, et que ce département demande le paiement de la différence, ce paiement sera fait par le département des postes canadiennes.

Je suis,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) F. HILL.

L'Hon. SIDNEY SMITH,
Morley's Hotel.

TÉLÉGRAMME.

10, 48 A. M. Mercredi,
Paris, 18 janvier 1860.

Votre dépêche, annonçant le consentement de Lord Elgin, est parvenue hier une heure après le départ du dernier train pour Calais. L'envoi de malles françaises par vos paquebots commencera la semaine prochaine, si la réponse de l'office britannique me parvient à temps.

(Signé,) STOURM.

A M. SIDNEY SMITH,
M.-G. des postes du Canada,
Morley's Hotel, Londres.

Amérique, }
Rég. No. 60,022, 1859. }

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES,
18 janvier 1860.

MONSIEUR,—Quant à ma lettre d'hier, le maître-général des postes m'a enjoint de vous informer que le directeur général des postes françaises a déclaré qu'à moins que ce département ne veuille recevoir de France le port de lettre océanique, il deviendra nécessaire pour lui d'en venir à une entente avec le département des postes des Etats-Unis avant que les malles françaises puissent être acheminées aux Etats-Unis par la ligne des paquebots canadiens.

Sous ces circonstances, le maître-général des postes propose, comme arrangement temporaire, que l'on informe M. Stourm que ce département recevra les ports de lettre océa-

nique et de l'intérieur sur les malles expédiées, et au même taux que si ces malles étaient transportées par des paquebots anglais, et qu'il tiendra compte du port de lettre océanique au département des postes de Etats-Unis.

Mais avant de faire cette commutation, je suis enjoint de vous prier de faire savoir à sa Seigneurie si vous consentez aux conditions que renferme ma lettre d'hier et à laquelle je fais allusion plus haut.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) F. HILL,

L'hon. SIDNEY SMITH,
Morley's Hotel.

MORLEY'S HOTEL,
LONDRES, 17 janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai maintenant l'honneur de vous transmettre copie d'une communication de M. F. Hill, transmettant le consentement du maître-général des postes de la Grande Bretagne à la demande que vous avez faite pour obtenir la permission d'envoyer en Amérique des malles par les steamers canadiens, à certaines conditions mentionnées dans cette lettre quant au montant des frais de ports, auxquelles conditions je consens avec beaucoup de plaisir.

Ainsi, il n'y a donc plus d'empêchement à ce que vous envoyiez vos malles par les steamers canadiens, et je serai bien aise d'apprendre par la prochaine poste que vous avez l'intention d'envoyer ces malles par notre prochain steamer.

Je partirai la semaine prochaine pour Washington, afin de soumettre votre demande au gouvernement des Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très-humble et obéissant serviteur,
(Signé,) SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada.

A Monsieur STOURM,
Paris.

MORLEY'S HOTEL,
LONDRES, 18 Janvier 1860.

MONSIEUR,—J'accuse réception de la vôtre du 17 courant.

Me permettriez-vous de vous demander de faire au maître-général des postes mes remerciements pour ses bontés.

J'ai écrit à M. Stourm, et lui ai dit que j'étais prêt à accepter les conditions contenues dans votre lettre, au sujet du montant des frais de port.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre humble et obéissant serviteur,
(Signé,) SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes, Canada.

F. HILL, écuyer,
Etc., etc., etc.

MORLEY'S HOTEL,
LONDRES, 18 janvier 1860.

J'ai l'honneur de vous transmettre une lettre, reçue ce jour, du maître-général des Postes de la Grande-Bretagne.

Je dois aussi vous informer que j'en ai expédié une copie à M. Stourm, à Paris, et que je lui ai exprimé que j'acquiesçais aux conditions qui y étaient contenues, au sujet du montant des frais de port, ce qui, je l'espère, fera disparaître tous les obstacles qui s'opposent à l'accomplissement immédiat du service. Je partirai pour l'Amérique la semaine prochaine, et, de là me rendrai à Washington aussitôt après mon arrivée, pour conclure un arrangement permanent pour vous, au sujet des malles closes du continent.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,) SIDNEY SMITH,

Maître-Général des Postes du Canada.

L'Hon. JOSEPH HOLT, etc.,
Washington.

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES,
Londres, 19 Janvier 1860.

MONSIEUR,—Ayant placé devant le maître-général des postes, votre lettre du 17 courant, au sujet de la transmission des malles closes de la France pour les Etats-Unis, par la ligne canadienne des paquebots, j'ai ordre de sa Seigneurie de vous informer que comme il appert d'après votre lettre qu'il existe des empêchements à la transmission des malles par ces paquebots, à moins que ce bureau ne reçoive de France les frais de port océanique, ainsi que les frais de port britannique de l'intérieur sur la correspondance expédiée, sa Seigneurie consent, comme arrangement temporaire, à ce que ces frais de port soient portés en ligne de compte par la France au même taux et de la même manière que si les malles étaient transportées par la ligne Cunard.

Ce port par voie de mer sera versé par ce département à celui des Etats-Unis, et le maître général des postes du Canada s'est engagé à ce que, si plus tard le département des postes des Etats-Unis a droit à un montant de frais de port océanique plus élevé, s'ils sont payés directement par la France, qu'il en recevra réellement par l'intermédiaire de ce pays, et si ce bureau demande paiement de la différence, ce paiement sera effectué par le département canadien.

J'ai, etc.,

(Signé,)

ROWLAND HILL.

M. STOURM, Paris.

PARIS, 21 Janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 17 Janvier courant, ainsi que de l'estampe encadrée représentant un paquebot canadien que vous avez bien voulu m'envoyer.

Je vous remercie de l'hommage que vous me faites de cette estampe, qui m'est parvenue en bon état.

Je vous envoie ci joint copie d'une lettre que l'office britannique m'a adressée sous la date du 19 janvier courant, et de la réponse que je fais aujourd'hui même à cette lettre.

Vous remarquerez que, comme je l'annonce à l'office britannique, mon administration expédiera des dépêches pour les Etats-Unis, par la voie des paquebots canadiens, le mercredi, 25 janvier courant, et les mercredis suivants.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le conseiller d'état,

Directeur-général des Postes,

(Signé,)

STOURM.

A. M. SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada,
Londres.

PARIS, 21 Janvier 1860.

MONSIEUR,—Je m'empresse de vous accuser réception de la lettre en date du 19 janvier courant, par laquelle vous voulez bien me faire connaître que sa Seigneurie le maître-général des postes consent à ce que le port de voie de mer dû par la France pour les dépêches transportées par les paquebots canadiens, soit payé de la même manière que si les dépêches étaient transportées par les paquebots de la ligne Cunard.

Je donne en conséquence des ordres tant au bureau du Hâvre qu'au bureau ambulante de Paris à Calais, pour que ces bureaux expédient des dépêches à destination de New-York, de Boston et de Philadelphie, par les paquebots canadiens qui partiront de Liverpool, le mercredi, 25 de ce mois, et les mercredis suivants.

Ces dépêches seront expédiées de manière à parvenir à Londres les mardis et mercredis de chaque semaine, pour être dirigées, celles arrivant le mardi par la voie de Liverpool, et celles arrivant le mercredi par la voie de Queenstown.

Le poids net en grammes des lettres et des imprimés contenus dans les dépêches closes pour les Etats-Unis dirigées au moyen des paquebots canadiens, figurera aux articles 23 et 24 de l'envoi de l'Angleterre (Tableau No. 8 de la feuille d'avis) comme pour les envois par paquebots britanniques; mais dans l'énoncé du titre sous lequel les objets compris dans les dépêches closes doivent figurer sur les comptes (colonne 3), le mot canadien sera substitué à la main au mot britannique. Du reste dans les comptes, le poids des correspondances expédiées par les paquebots canadiens sera additionné avec le poids des correspondances expédiées par les paquebots britanniques.

Les dépêches acheminées par les paquebots canadiens seront marquées comme celles dirigées par les paquebots britanniques, seulement les mots paquebots canadiens seront substitués aux mots paquebots britanniques dans l'énoncé des moyens de transport.

Je remarque qu'il résulte des explications que vous voulez bien me donner que le port de voie de mer de dépêches françaises transportées par les paquebots canadiens sera payé par l'office britannique à l'office des Etats-Unis, et que le maître-général des postes du Canada s'est engagé, si ultérieurement l'office des Etats-Unis réclamait un port de voie de mer plus élevé que celui payé par l'office de France, à faire combler la différence par les postes canadiennes.

Je n'ai pas à intervenir dans les arrangements qui peuvent être pris entre les postes britanniques et les postes canadiennes au sujet du paiement, à qui de droit, du port de voie de mer qui sera porté à l'office britannique dans les comptes entre cet office et mon administration, mais je ne m'explique pas que ce paiement soit fait à l'office des Etats-Unis et comment cet office pourrait se trouver dans le cas de réclamer un supplément de port de voie de mer. En effet, suivant la convention qui règle les rapports entre les offices de France et des Etats-Unis, l'office des Etats-Unis prend à sa charge les frais résultant du transport entre les Etats-Unis et la Grande Bretagne des dépêches échangées entre les administrations des postes de la France et des Etats-Unis par la voie des paquebots postes américains naviguant entre les ports des Etats-Unis et de la Grande Bretagne; mais les prix du transport par mer des dépêches échangées entre les administrations des postes de France et des Etats-Unis par la voie de tout autre bâtiment partant ou à destination des ports de la Grande Bretagne étant à la charge de l'office de France, je ne comprends pas que le prix payé par l'office de France à l'office britannique pour des transports effectués sous pavillon britannique par des paquebots canadiens, soit versé à l'office des Etats-Unis, et que cet office puisse même se trouver dans le cas de réclamer pour ce transport un prix plus élevé que celui payé par l'administration française.

J'avais cru que le port de voie de mer de 1 franc 20 centimes par 30 grammes de lettres, et de 1 franc par kilogramme d'imprimés payé par mon administration, en sus du prix de transit territorial anglais, serait purement et simplement remboursé à l'office canadien dans les comptes entre cet office et l'office de la Grande-Bretagne.

Agréé, etc., le Conseiller d'Etat,
 Directeur Général des Postes.

(Signé,)

STOURM.

M. ROWLAND HILL,
 Secrétaire Général du Post Office, Londres.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

WASHINGTON, 2 novembre 1859.

MONSIEUR,—Par ordre du maître-général des postes, j'ai l'honneur de vous informer qu'un arrangement a été conclu entre ce département et le département général des postes de la province du Canada, pour la transmission de la malle des États-Unis de Détroit à Liverpool et *vice versa*, par le chemin de fer du Grand Tronc du Canada et la ligne des paquebots canadiens, naviguant l'été entre Québec ou la Rivière-du-Loup et Liverpool, et l'hiver entre Portland et Liverpool, et par laquelle l'on pense que les malles américaines et anglaises des états de l'ouest, du nord-ouest et du sud-ouest, et de tous les points à l'ouest, au nord et au nord-ouest de Chicago et Détroit, seront expédiées beaucoup plus rapidement que par les routes actuelles de transport de ce pays jusqu'à New-York ou Boston.

Afin de mettre à effet cet arrangement et assurer la prompte expédition des malles de l'ouest dont le transport est projeté par la nouvelle route, il est nécessaire que Détroit et Chicago deviennent le lieu de bureaux d'échange pour les malles américaines et anglaises, ainsi que Cork, s'il est jugé à propos, pour cette partie de la correspondance internationale venant d'Irlande ou qui lui est destinée, avec l'entente que les paquebots canadiens toucheront à Cork en allant et revenant pendant l'hiver prochain.

Comme les malles allant et venant de Portland seront débarquées à la Rivière-du-Loup l'été, il est aussi à propos de modifier les conventions additionnelles qui constituent Portland comme bureau d'échange pour les malles anglaises et américaines, et d'autoriser l'échange des malles venant par la voie de la Rivière-du-Loup de même que par les steamers voyageant directement entre Portland et Liverpool.

Attendu qu'une communication hebdomadaire directe entre nos états de l'ouest et le Royaume-Uni par la route canadienne *via* Québec et Portland, apportera de grands avantages sous le rapport de la vitesse de l'expédition, le maître-général des postes est porté à croire que vous consentirez sur le champ à sa proposition de choisir Détroit et Chicago comme lieux additionnels de bureaux d'échange pour la correspondance dont la transmission est projetée par la nouvelle route. Il m'est enjoint, dans ce cas, de vous prier de vouloir bien faire préparer des conventions formelles, comprenant aussi Cork, s'il est jugé à propos, comme bureau additionnel d'échange de la part du Royaume-Uni, et une disposition autorisant l'adoption de Portland comme lieu d'échange pour les malles dans la saison d'été *viâ* la Rivière-du-Loup.

En attendant une réponse aussitôt possible,

Je suis, etc.,

(Signé,)

HORATIO KING.

Le Maître-Général des Postes,
Londres.

TABLEAU des traversés faites par les steamers océaniques canadiens, de Liverpool à Québec, pour les années 1856, 1857, 1858 et 1859.

Nom du steamer.	Départ de Liverpool.	Arrivée à Québec.	No. de jours.
*1856.			
North American.....	19 juin	30 juin	11
Canadian.....	2 juillet	15 juillet.....	13
Anglo-Saxon.....	29 juillet.....	10 août	12
North American.....	13 août.....	24 août	11
Canadian.....	27 août	9 septembre	13
Indian.....	10 septembre.....	23 septembre	13
Anglo-Saxon.....	24 septembre	4 octobre.....	10
North American.....	9 octobre.....	22 octobre.....	13
Canadian.....	22 octobre.....	4 novembre	13
†1857.			
Anglo-Saxon.....	6 mai	17 mai.....	11
Canadian.....	20 mai.....	31 mai.....	11
North American.....	3 juin	14 juin.....	11
Indian	17 juin.....	27 juin.....	10
North American.....	15 juillet.....	26 juillet.....	11
Indian.....	29 juillet.....	9 août	11
Anglo-Saxon.....	12 août	23 août.....	11
North American.....	26 août	6 septembre	11
Indian	9 septembre	19 septembre	10
Anglo-Saxon.....	23 septembre	5 octobre.....	12
North American.....	7 octobre	19 octobre.....	12
Indian.....	22 octobre	4 novembre	13
‡1858			
Anglo-Saxon.....	21 avril.....	2 mai.....	11
North-American.....	5 mai.....	17 mai.....	12
Indian.....	19 mai.....	1er juin.....	13
Nova Scotian.....	2 juin	15 juin.....	13
Anglo-Saxon.....	16 juin	27 juin.....	11
North American.....	30 juin	13 juillet.....	13
Indian.....	14 juillet.....	24 juillet.....	10
Nova Scotian.....	28 juillet.....	8 août	11
Anglo-Saxon.....	11 août	12 août	11
North American.....	25 août	9 septembre.....	15
North Briton.....	8 septembre	21 septembre	13
Nova Scotian.....	22 septembre	5 octobre.....	13
Anglo-Saxon.....	6 octobre.....	19 octobre	13
Indian.....	20 octobre.....	1er novembre.....	12
§1859.			
North Briton.....	20 avril	2 mai.....	12
Anglo Saxon.....	27 avril	0 mai.....	12
Nova Scotian.....	4 mai.....	16 mai.....	12
North American.....	11 mai.....	22 mai.....	11
Hungarian.....	18 mai.....	30 mai.....	12
Indian.....	25 mai.....	6 juin.....	12
North Briton.....	1er juin	30 juin.....	10

*Nous étions au milieu de l'été de 1856, avant que la ligne fut même en partie organisée, et la saison se trouvant aussi avancée, il ne fut fait que neuf voyages de Liverpool à Québec avant la clôture de la navigation du St. Laurent. Cependant, la durée des voyages fut beaucoup moins longue qu'on ne l'espérait dans les premiers temps. La moyenne de leur durée, pour la saison, n'a été que de 12 jours et 1 heure jusqu'à Québec.

†Le nombre des voyages d'été, faits par la ligne en 1857, avec une subvention de £25,000 courant, a été de 12. Et la durée moyenne des traversées de la saison n'a été que de 11 jours 2 heures jusqu'à Québec.

‡La subvention faite par le gouvernement provincial à la compagnie des steamers océaniques de Montréal en 1858, était de \$100,000, ou £40,060 sterling. Comme en 1856 et 1857, la compagnie a maintenu une ligne mensuelle jusqu'à Portland durant l'hiver—ce qui élève à six les traversées d'hiver.

La durée moyenne des traversées de Liverpool à Québec, y compris 14 voyages bi-mensuels, a été de 12 jours 3 heures, et si l'on retranche de ce temps la distance de la station télégraphique, d'où les nouvelles et les rapports commerciaux complets sont envoyés dans toutes les parties du Canada et des Etats-Unis, la durée de la traversée se trouve raccourcie de 16 heures, ce qui porte la moyenne des traversées de 1858 à 11 jours 11 heures.

§La subvention faite à la ligne en 1859, était de \$200,000, ou £50,000 courant; mais la moitié seule de cette somme a été touchée pour les 26 traversées ci-dessus, et bien qu'en vertu de son contrat avec le gouvernement provincial, la compagnie ne fut obligée qu'à des voyages bi-mensuels jusqu'à Portland, elle a consenti, après qu'on lui eût accordé de faire de Queenstown un port où toucher en hiver, de continuer une ligne hebdomadaire jusqu'à Portland durant la clôture de la navigation du St. Laurent,—ce qui donnait l'avantage d'une double malle d'Angleterre pendant toute l'année.

TABLEAU des traversées faites par les steamers Océaniques Canadiens, etc.—*Suite.*

Nom du steamer.	Départ de Liverpool.	Arrivée à Québec.	No. de Jours.
1859.			
Anglo Saxon	8 juin.....	18 juin.....	10
Nova Scotian	15 juin.....	28 juin.....	13
North American.....	22 juin.....	3 juillet.....	11
Hungarian.....	29 juin.....	8 juillet.....	9
Indian	6 juillet.....	18 juillet.....	12
North Briton.....	13 juillet.....	24 juillet.....	11
Anglo-Saxon.....	20 juillet.....	30 juillet.....	10
Nova Scotian	27 juillet.....	7 août.....	11
North American.....	3 août.....	13 août.....	10
Hungarian.....	10 août.....	20 août.....	10
Indian	17 août.....	29 août.....	12
North Briton.....	24 août.....	5 septembre.....	12
Anglo Saxon	1 septembre.....	12 septembre.....	11
Nova Scotian.....	7 septembre.....	21 septembre.....	14
North American.....	14 septembre.....	25 septembre.....	11
Hungarian	21 septembre.....	1 octobre.....	10
Indian.....	28 septembre.....	11 octobre.....	14
North Briton	5 octobre.....	16 octobre.....	11
Anglo-Saxon.....	12 octobre.....	23 octobre.....	11

La durée moyenne des traversées du semestre ci-dessus, a été, comme on peut le voir, de 11 jours 7 heures jusqu'à Québec, et 10 jours et 13 heures jusqu'à la station télégraphique de la Pointe-aux-Pères.

TABLEAU des traversées faites par les steamers Cunard de Liverpool à Halifax et New-York, pendant les six mois d'été de 1859.

Nom du steamer.	Départ de Liverpool.	Arrivée à New-York.	Arrivée à Halifax.	No. de jours.
1859.				
Niagara.....	23 avril.....	.....	5 mai.....	12
Persia	30 avril.....	11 mai.....	.....	11
Canada.....	7 mai.....	.....	19 mai.....	12
Asia	14 mai.....	26 mai.....	.....	12
America	21 mai.....	.....	1 juin.....	11
Africa	28 mai.....	9 juin.....	.....	12
Europa.....	4 juin.....	.....	14 juin.....	10
Persia.....	11 juin.....	21 juin.....	.....	10
Arabia	18 juin.....	.....	28 juin.....	10
Asia	25 juin.....	7 juillet.....	.....	12
Canada.....	2 juillet.....	.....	12 juillet.....	10
Africa	9 juillet.....	21 juillet.....	.....	12
Europa.....	16 juillet.....	.....	27 juillet.....	11
Persia.....	23 juillet.....	3 août.....	.....	11
Arabia.....	30 juillet.....	.....	9 août.....	10
Asia	6 août.....	18 août.....	.....	12
America	13 août.....	.....	25 août.....	12
Africa.....	20 août.....	1 septembre.....	.....	12
Europa	27 août.....	.....	8 septembre.....	12
Persia	3 septembre.....	18 septembre.....	.....	15
Arabia	10 septembre.....	.....	21 septembre.....	11
Asia	17 septembre.....	29 septembre.....	.....	12
Canada.....	24 septembre.....	.....	6 octobre.....	12
Africa.....	1 octobre.....	15 octobre.....	.....	14
Europa.....	8 octobre.....	.....	19 octobre.....	11
Persia.....	15 octobre.....	26 octobre.....	.....	11

N. B.—En choisissant les voyages des six mois les plus favorables de la ligne Cunard, et en les comparant avec ceux des steamers canadiens pour la même période, la moyenne pour la ligne Cunard est de 11 jours 13 heures contre 11 jours 5 heures de Liverpool à Québec, et 10 jours 13 heures à la Pointe-aux-Pères. Si bien que pour les nouvelles télégraphiques et commerciales, l'avantage sur chaque voyage de la saison en faveur de la ligne canadienne, a été précisément de 24 heures ou d'un jour entier.

La moyenne réunie du temps gagné pour le service postal d'été par la ligne canadienne, a été de 8 jours 8 heures, et de 26 jours quant au service télégraphique pour la même saison.

No. 3.

EDMUND HEAD,

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information des deux Chambres de la Législature, la correspondance suivante au sujet des arrangements pris pour le transport des Malles de la Prusse et des Etats-Unis entre l'Europe et l'Amérique, par la Ligne Canadienne de Steamers.

Hôtel du Gouvernement,
Québec, 5 mars 1860.

HÔTEL D'ANGLETERRE,
BERLIN, 17 décembre 1860.

MONSIEUR,—Relativement à l'entrevue que j'ai eu l'honneur d'avoir aujourd'hui avec votre Excellence, j'ai maintenant l'honneur de vous informer qu'une ligne de vapeurs océaniques a été établie en 1856, par la compagnie des steamers océaniques de Montréal, en vertu d'un contrat passé avec le gouvernement du Canada, pour le transport des malles entre la Grande-Bretagne et l'Amérique. Cette ligne fonctionne heureusement depuis cette époque, et au commencement de cette année le service, qui auparavant était bi-mensuel en été et mensuel en hiver, a été converti en service hebdomadaire pour toute l'année. Le contrat a donc été rempli de la manière la plus satisfaisante, et je prends la liberté de vous transmettre un tableau des traversées des steamers de la ligne, lesquelles ont été beaucoup plus promptes que par aucune autre, et il n'y a que la ligne Cunard qui, sans égaler la première, s'approche le plus d'elle pour la vitesse.

La compagnie du chemin de fer du grand tronc du Canada a, depuis quelques mois, terminé sa ligne de chemin de fer, et depuis l'ouverture du pont Victoria, sur le fleuve St. Laurent, à Montréal, cette ligne s'étend sans interruption depuis Portland, dans les Etats-Unis, et depuis la Rivière-du-Loup, sur St. Laurent, à 110 milles en bas de Québec, jusqu'au Détroit, dans l'Etat du Michigan, sur une distance de plus de 850 milles anglais.

L'achèvement définitif de ce chemin de fer et du pont Victoria, et l'accomplissement satisfaisant du service postal par la compagnie des Steamers Océaniques de Montréal, offrait une occasion de conclure un arrangement entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, pour le transport des malles des Etats-Unis à travers l'Atlantique, qui ne pouvait être fait auparavant; et, profitant de ces circonstances, j'ai commencé les négociations nécessaires sur le sujet avec le gouvernement des Etats-Unis.

Ce gouvernement conclut immédiatement un arrangement avec moi pour le transport de ses malles entre Portland et Détroit, et entre toutes les parties des Etats-Unis et l'Europe, pour les frais de port océaniques seulement (qui sont au même taux que ceux de la ligne Cunard,) et, afin de le mettre en pleine opération, je me rendis immédiatement en Angleterre avec une communication (dont copie se trouve ci-inclus) du maître-général des postes des Etats-Unis au maître-général des postes de la Grande-Bretagne, requérant la sanction de ce dernier à cet arrangement. Cette sanction fut immédiatement donnée par le maître-général des postes, et le service commença le 30 novembre dernier, par le *Nova Scotian*, qui partit de Liverpool ce jour-là pour Portland, aux Etats-Unis. Des malles de Chicago, Détroit, et autres états de l'ouest, et la correspondance d'autres états de l'Union, furent aussi expédiées par le *Hungarian*, de Portland, le 26 novembre dernier; et je suis heureux d'informer votre Excellence que ces malles de Chicago furent distribuées à Londres en douze jours après la date de leur départ de Chicago, ce qui faisait trois jours de moins que par toute autre route.

En vertu de ces arrangements, les vapeurs touchent aussi au port de Cork, à l'extrémité sud-ouest de l'Irlande, pour débarquer et recevoir les malles, et là on gagne encore 24 heures sur le voyage d'aller, puisque les malles sont faites à Londres le mercredi de chaque semaine, au lieu du mardi, comme auparavant; et, sur le voyage de retour, les malles étant débarquées à Cork, devront nécessairement échapper aux périls de

la navigation du Détroit de St. George, entre l'Angleterre et l'Irlande, provenant des brouillards et autres causes.

Les dépêches télégraphiques pour le continent d'Amérique peuvent maintenant être envoyées à Cork tous les jeudis, et être expédiées par le steamer parti de Liverpool la veille, ce qui fait encore gagner près de deux jours à la transmission de ces dépêches.

Ces arrangements offrent à votre Excellence les avantages suivants :

Que les malles peuvent être expédiées un jour, et les dépêches télégraphiques deux jours plus tard.

Que Portland est à 340 milles anglais plus à l'Est que New-York, et par ce fait les malles seront débarquées plus tôt que par la voie de New-York.

Et de Portland elles sont expédiées dans toutes les parties de l'Union Américaine par chemin de fer, et l'avantage est dû là à ce que cette distance est parcourue par chemin de fer au lieu de l'être par vapeur océanique.

On peut en dire davantage pour le service d'été, car la Rivière-du-Loup est de 590 milles (anglais) plus près de l'Europe que ne l'est New-York, et de plus la distance entre Belle-Isle (le point de l'Amérique le plus à l'Est) et la Rivière-du-Loup est de 640 milles anglais de navigation fluviale, et par conséquent d'eau calme, ce qui est un nouvel avantage en faveur de la route prise par les vapeurs canadiens.

Le tableau imprimé ci-inclus montrera clairement les avantages que possède cette route sous le rapport de l'économie du temps, et les distances sont puisées à des sources exactes et authentiques.

Je puis faire observer que le maître-général des postes de la Grande-Bretagne a non seulement accédé à cet arrangement, mais qu'il y a de plus engagé des convois spéciaux pour transporter les malles destinées à ces vapeurs, entre Dublin et Cork, et ordonné de placer un officier à bord de chaque vapeur, pour assortir les lettres durant la traversée de l'Atlantique.

Jusqu'à ce jour il n'y a eu qu'une seule ligne hebdomadaire régulière de steamers, portant les malles des Etats-Unis, qui a fait le trajet entre l'Europe et l'Amérique, mais en vertu de ces arrangements, une voie régulière de communication *bi-hebdomadaire* est établie, et si votre Excellence désire profiter des avantages qui lui sont maintenant offerts, il ne lui reste, avec la sanction du gouvernement britannique, qu'à transmettre les malles closes pour Boston, New-York, et les autres cités des Etats-Unis, *deux fois par semaine, viâ l'Angleterre*, au lieu d'une fois par semaine comme la chose a lieu aujourd'hui; ces malles, pour être expédiées par ces steamers, devraient être rendues à Londres, le mercredi, pas plus tard que 6 heures, P. M., et devraient laisser les différentes parties de la Prusse à temps pour arriver au jour fixé.

La carte des chemins de fer des Etats-Unis et du Canada, qui accompagne cette lettre, donnera à votre Excellence une ample explication du système des chemins de fer Américains, et les routes marquées en encre rouge indiquent les grandes routes postales projetées des deux pays, depuis Portland, et les différentes localités qu'elles devront traverser.

Je désire en outre prendre la liberté d'informer Votre Excellence que les autorités postales d'Angleterre ont annoncé ces arrangements dans leur journal officiel, dont copie a sans doute été transmise au département des postes de la Prusse; et votre Excellence a dû être invitée à profiter des avantages qu'ils lui offrent.

Le directeur-général des postes de France, en apprenant ces arrangements, s'est immédiatement adressé au maître-général des postes à Londres, pour en obtenir permission d'expédier des malles closes pour les Etats-Unis par la ligne canadienne, ce qui a été accordé de suite.

Les avantages immenses qu'offre une ligne régulière de communication *bi-hebdomadaire* aux habitants de la Prusse qui ont des relations commerciales et autres, si intimes et si importantes avec le peuple du continent Américain, ne manqueront pas sans doute d'attirer l'attention de votre Excellence, et comme la correspondance ne sera frappée d'aucun surcroît et qu'il n'y a pas de nouvelles dépenses à encourir pour prendre avantage

de la ligne de communication que j'ai aujourd'hui l'honneur de vous proposer, je prends la liberté de demander à votre Excellence de vouloir bien prendre ce sujet en sa favorable considération aussi à bonne heure que possible.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Etc., etc., etc.,

(Signé,) SIDNEY SMITH,
M.-G. P. du Canada.

A Son Excellence
HERRN VON DER HEYDT,
Berlin, (*Prusse.*)

HOTEL DE FRANCE,
BRUXELLES, 2 janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que depuis que j'ai eu l'honneur d'une entrevue, j'ai conclu un arrangement avec le directeur-général des postes pour le transport des malles françaises closes entre l'Europe et l'Amérique par la ligne canadienne des steamers de la malle.

J'annexe (*) un extrait de la lettre reçue de ce monsieur en réponse à ma communication à ce sujet, d'après lequel votre Excellence verra sous quel point de vue le sujet est envisagé en France.—J'espère ne pas être indiscret en appelant de nouveau l'attention de votre Excellence sur la question, et en demandant une réponse à ma précédente communication.

Je pense partir pour l'Amérique vers le 10 du courant, et je vous remercierai beaucoup si vous me faites tenir une réponse adressée à Londres.

J'ai, etc.,
(Signé,) SIDNEY SMITH,
M.-G. P.

Son Excellence,
HERRN VON DER HEYDT,
etc., etc., etc.

Dépêche par le Télégraphe Sous-Marin.

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES,
BERLIN, 12 janvier 1860.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre adressée à M. Von Der Heydt, portant la date du 19 du mois dernier, des négociations avec le département des postes à Washington vont être entamées. Le résultat vous sera communiqué en Amérique.

(Signé,) SCHMUEKERT.

A M. SIDNEY SMITH,
M.-G. des Postes du Canada,
Londres.

(*) Voir l'extrait annexé d'une lettre datée 2 janvier, de l'honorable Sidney Smith à M. Masui, Bruxelles.

No. 4.

EDMUND HEAD.

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information des deux chambres de la Législature, la correspondance suivante au sujet des arrangements pris pour le transport des Malles de la Belgique et des Etats-Unis, entre l'Europe et l'Amérique, par la Ligne Canadienne de Steamers.

Hotel du Gouvernement,
Québec, 5 mars 1860.

HÔTEL DE FRANCE,
Bruxelles, Belgique, 14 décembre 1859.

MILORD,—J'ai l'honneur d'informer votre Seigneurie que le gouvernement de Sa Majesté a récemment pris des arrangements avec le gouvernement des Etats-Unis, au sujet de la transmission hebdomadaire des malles américaines par la ligne canadienne de steamers, et que ces arrangements ayant reçu la sanction du maître général des postes de la Grande-Bretagne, une route postale régulière semi-hebdomadaire est établie entre l'Europe et toutes les parties du continent américain. Il est presque inutile d'indiquer à votre Seigneurie les immenses avantages qu'offre cette ligne de communication sur toutes les autres, sous le rapport de l'économie de la distance, du temps et du mode de transport. Je désire me mettre en communication avec les autorités postales de la Belgique à ce sujet, et je vous serai en conséquence obligé, s'il plait à votre Seigneurie, de me présenter aux autorités pour que je puisse conférer avec elles à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, de votre Seigneurie,
le serviteur très-humble et très-obéissant,
(Signé,) SIDNEY SMITH,
Maître-Général des Postes du Canada.

A LORD HOWARD DE WALDEN,
Ambassadeur de Sa Majesté Britannique,
Etc., etc., etc.

HÔTEL DE FRANCE.
Bruxelles, Belgique, 15 décembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement du Canada a récemment conclu un traité avec le gouvernement des Etats-Unis, pour la transmission hebdomadaire, par la ligne canadienne des steamers atlantiques, des malles américaines entre Liverpool et Portland, et de là par le chemin de fer grand tronc du Canada jusqu'à Détroit et aux autres localités ouest de l'union américaine, et *vice versa*.

Ces arrangements ont reçu l'approbation du maître-général des postes de la Grande-Bretagne, et le service est commencé. Les malles de l'Europe ont été expédiées de Liverpool par le *Nova Scotian*, le 30 du mois dernier, et de Queenstown, près de Cork, le jour suivant. Les malles de Chicago et des Etats de l'ouest ont été apportées par un agent spécial à Portland, et par l'*Hungarian* en Europe, arrivant à Londres douze jours après leur envoi de Chicago.

Dans le cas où vous vous décideriez à profiter de ces avantages, je prends la liberté de vous informer que les malles sont expédiées de Londres pour ces steamers, *viâ* Cork, par le train de la malle qui laisse Londres pour l'Irlande à 9 heures le mercredi soir de chaque semaine. Elles sont mises à bord du steamer dans le havre de Queenston, le jeudi après-midi, et il sera seulement nécessaire que les lettres de la Belgique soient rendues à Londres le mercredi après-midi pour qu'elles soient immédiatement expédiées par ces steamers. Je puis ajouter que des nouvelles télégraphiques de deux jours plus récentes peuvent être aujourd'hui transmises par ces steamers, quand ils touchent à Queenstown, car il a été pris

des arrangements pour que les dépêches télégraphiques reçues à Queenstown jusqu'à jeudi après-midi, soient placées à bord du steamer qui a laissé Liverpool le jour précédent.

En consultant votre livre d'instructions, je trouve que jeudi est le jour fixé pour l'envoi des malles transmises par la ligne canadienne de steamers, et que les lettres pour le Canada seulement sont ainsi expédiées. Je désire donc suggérer que votre livre soit modifié sous ce rapport, c'est-à-dire que les malles soient expédiées aux *Etats-Unis* aussi bien qu'au Canada, et le *mercredi* au lieu du mardi—et de plus, que le service soit hebdomadaire au lieu d'être bi-mensuel. Je désire ajouter qu'il devrait être donné un avis public à cet effet. L'immense importance pour une société commerciale d'avoir des communications rapides et régulières avec ses correspondants à l'étranger ne saurait être trop hautement appréciée, et les autorités postales des *Etats-Unis* furent si évidemment convaincues du fait que si les malles pour les *Etats* de l'ouest, du nord-ouest, et du sud-ouest, étaient transmises par steamer et par chemin de fer, elles le seraient avec beaucoup plus de rapidité que par les ports de New-York ou Boston, et elles n'ont pas tardé à profiter de cet avantage qui leur était offert. Ce fait doit vous démontrer en toute certitude que vous pouvez sûrement profiter de la présente occasion d'expédier vos malles entre la Belgique et l'Amérique, et c'est avec une grande satisfaction que j'apprendrai que vous acceptez l'argument et l'offre qui vous sont proposés.

Permettez-moi aussi de vous dire que le gouvernement français s'est déjà adressé aux autorités postales britanniques pour en obtenir la permission d'expédier des malles par cette ligne. Les frais de port sur la correspondance ont été fixés au même taux que par l'autre ligne (britannique) de steamers qui laissent Liverpool les samedis. Je vous prie de m'adresser la réponse à cette lettre à *Morley's Hotel*, Trafalgar Square, Londres.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

SIDNEY SMITH.

M.-G. des Postes.

A M. MASUI,
D.-G. des Postes,
Bruxelles, Belgique.

HÔTEL DE FRANCE,
Bruxelles, 2 janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que depuis mon voyage à Bruxelles, j'ai fait une proposition à M. Stourm, directeur général des postes de France, de transporter les malles françaises en dépêche close entre l'Europe et l'Amérique par la ligne canadienne des steamers océaniques, et que cette proposition a été acceptée par lui.

Je prends la liberté de vous transmettre un extrait de la communication reçue de M. Stourm, en réponse à ma proposition ; étant le second arrangement conclu après celui passé avec le gouvernement des *Etats-Unis*, il doit vous convaincre amplement des avantages décisifs qui vous sont aujourd'hui offerts, et vous engager à accepter la proposition contenue dans ma communication du 14 décembre dernier.

J'ai l'intention de partir pour l'Amérique par le steamer du 10 courant, et j'espère que vous ne m'accuserez pas d'indiscrétion si je me permets de vous demander une réponse avant ce temps.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

SIDNEY SMITH,

M.-G. des Postes du Canada.

A M. MASUI,
Directeur-Général des Postes,
Etc., etc., etc.
Bruxelles.

Extrait de la communication de M. Stourm.

“ J’adresserai le plus tôt possible, à l’office des postes des Etats-Unis, des propositions à l’effet de mettre les bureaux de Portland, de Détroit et de Chicago, ne correspondance directe avec la France; mais provisoirement, d’après l’assurance que vous voulez bien me donner des bonnes dispositions de l’office des Etats-Unis, je m’empresserai dès que j’aurai reçu la réponse de l’office britannique qui, comme j’ai tout lieu de l’espérer, sera favorable, de faire expédier, par la voie des paquebots canadiens, des dépêches pour les bureaux de Boston, de New-York et de Philadelphie, qui sont les seuls bureaux de l’Union avec lesquels les bureaux français soient autorisés à correspondre.

“ Jusqu’à ce que les bureaux de Portland, de Détroit et de Chicago, aient été autorisés à correspondre avec mon administration, les correspondances acheminées au moyen des paquebots canadiens seraient dirigées comme celles acheminées au moyen des paquebots de la ligne de Liverpool à Boston.”

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Administration des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes,

BRUXELLES, 4 janvier 1860.

MONSIEUR,—J’ai donné toute mon attention aux matières d’information contenues dans la lettre que, le 15 ult., vous m’avez fait l’honneur de m’adresser au sujet de la ligne canadienne de vapeurs atlantiques.

Au reçu de cette lettre, je me suis empressé de donner des instructions pour que la correspondance de la Belgique adressée au Canada fût dorénavant expédiée sur Queens-town, et fut incluse dans la dépêche du mercredi soir.

Pour seconder parfaitement les vues du bureau canadien, il restait à obtenir du département des postes britanniques l’autorisation d’expédier, de la même manière, sur Queens-town, les lettres de la Belgique pour les Etats-Unis. Une proposition à cet effet a été soumise à Londres.

Si, comme j’ai toute raison de le croire, cette proposition est reçue favorablement, je verrai, Monsieur, à ce que l’on agisse promptement de la manière que vous avez bien voulu indiquer.

Veillez bien, Monsieur, accepter,
etc., etc., etc.

Le Directeur Délégué.

A. M. SIDNEY SMITH,
M.-G. des Postes du Canada,
Bruxelles.

DÉPARTEMENT GÉNÉRAL DES POSTES,

Londres, 11 janvier 1860.

MONSIEUR.—J’ai soumis au maître-général des postes votre lettre du 6 courant, et en réponse, j’ai ordre de vous informer que sa Seigneurie n’a pas reçu de correspondance du département des postes de la Belgique lui intimant le désir d’expédier des malles closes par ce pays aux Etats-Unis.

Jusqu’à ce jour toute la correspondance américaine de la Belgique a été expédiée à Londres comme la correspondance ordinaire de transit, et envoyée à sa destination dans les malles anglaises.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) F. HILL.

L’Honorable SIDNEY SMITH,

Etc., etc., etc.

Morley’s Hotel.

MORLEY'S HOTEL,

Londres, 21 janvier 1860

MONSIEUR,—J'ai dernièrement été informé qu'une convention avait été conclue entre le ministre Belge à Washington et le maître-général des postes des Etats-Unis, pour la transmission de dépêches closes entre la Belgique et les Etats-Unis par voie d'Angleterre. Je prends donc la liberté de vous informer que des arrangements ont été conclus entre les autorités postales de la France, de la Grande-Bretagne et moi, pour envoyer des malles françaises closes par les vapeurs océaniques canadiens, et que le service commence par le vapeur qui part de Liverpool demain, et de Cork jeudi, et dans le cas où vous seriez disposé à envoyer des malles closes pour l'Amérique par ces vapeurs, je suis prêt à les transporter aux mêmes conditions que celles qui ont été arrêtées pour les malles françaises closes.

Je pars pour l'Amérique aujourd'hui, mais tous les arrangements que vous pourrez faire à ce sujet avec les autorités postales d'ici recevront ma sanction.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

SIDNEY SMITH,

Maître-général des postes du Canada.

M. MASUI,

Directeur-Général des Postes,

ETC., ETC., ETC.

No. 5.

EDMUND HEAD.

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information des deux Chambres de la Législature, le rapport suivant des délibérations et de la correspondance au sujet des subventions impériales aux Steamers Atlantiques de la malle, et des prétentions du Canada à cet égard, conformément à l'adresse des deux Chambres à Sa Majesté.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

Québec, 5 mars 1850.

COPIE d'un rapport du comité du conseil exécutif, en date du 18 juillet 1859.

Le comité a pris en considération un rapport, daté le 18 juillet 1859, de l'honorable maître-général des postes, exposant que des mesures devraient être prises immédiatement pour insister fortement auprès du gouvernement impérial sur la nécessité d'accorder une subvention à la ligne canadienne des steamers atlantiques, tel que demandée par l'adresse des deux branches de la législature provinciale pendant la session dernière, et mentionnée dans l'ordre en conseil du 13 juin dernier, au sujet du transport des malles entre la Grande-Bretagne et la Colombie Britannique, par cette province. Il serait à propos que quelque membre du gouvernement provincial se rendit sans délai en Angleterre pour cet objet, et il recommande que l'hon. M. Rose soit requis et autorisé d'entreprendre cette mission.

Le comité soumet la suggestion qui précède à l'approbation de Votre Excellence, et propose que M. Rose ait instruction d'insister fortement auprès du gouvernement impérial, sur la très grande injustice que le Canada souffre aujourd'hui par la continuation de la subvention à la ligne Cunard, et la nouvelle injustice dont il est menacé par la subvention que l'on veut accorder à une ligne rivale de steamers, connue sous le nom de la ligne de

Galway, et dont les intérêts sont liés à ceux d'un pays étranger, et en hostilité directe avec ceux du Canada et de la ligne de steamers qu'il cherche à maintenir.

Que tout membre du conseil qui peut se trouver en Angleterre soit associé à M. Rose pour remplir ce devoir.

(Certifié,)

WM. H. LEE, G. C. E.

PROCÈS-VERBAL DES TÉMOIGNAGES PRIS DEVANT UN COMITÉ CHARGÉ
DE FAIRE RAPPORT SUR LES CONTRATS DES TÉLÉGRAPHES ET
PAQUEBOTS.

L'HONORABLE JOHN ROSE est appelé et examiné :

Hon. John Rose, 5149. Quelle charge occupez-vous dans le gouvernement du Canada ?
11 août 1859. Je suis commissaire des travaux publics.

5150. Vous avez, sans doute, laissé le Canada depuis peu pour l'Angleterre ?—Je suis venu dans le but de représenter les intérêts du Canada qui sont liés aux négociations récentes entamées par le gouvernement impérial pour le service de paquebots transatlantiques.

5151. Seriez-vous assez bon pour donner au comité toutes les informations qu'il vous sera possible sur le sujet qui fait l'objet de son enquête ?—Sachant que le temps du comité est très limité, je vais m'efforcer de le faire aussi brièvement qu'un exposé des circonstances le permettra, après quoi je serai heureux de répondre à toute question qui me sera soumise. Je dirai d'abord que le peuple du Canada a ressenti si fortement combien la prospérité de ce pays était concernée dans les derniers arrangements conclus par le gouvernement impérial pour le service de paquebots transatlantiques, qu'une adresse à Sa Majesté sur cette question a été adoptée à l'unanimité par les deux branches de la législature à sa dernière session ; et le gouvernement exécutif a cru de son devoir, en même temps, de députer en Angleterre l'un de ses membres, afin de représenter aux conseillers de Sa Majesté la justice de donner aux intérêts de la colonie une considération équitable. Les informations que je vais donner ne seront dictées par aucun esprit d'hostilité à des intérêts particuliers ou à aucune compagnie, mais seulement par le désir d'attirer l'attention sur la situation injuste et anormale dans laquelle la province du Canada se trouve placée. Lors du premier contrat entre le gouvernement anglais et la compagnie Cunard, passé en 1839, le but avoué était de faciliter les communications entre la mère-patrie et ses colonies de l'Amérique Britannique du Nord ; aussi, contient-il, si je ne me trompe, des dispositions portant que les vapeurs devaient d'abord arrêter à Halifax, et que durant la saison de la navigation du St. Laurent un vapeur auxiliaire devait transporter les malles à Québec et les en rapporter. C'est ce qui a été fait durant quelques années, jusqu'à ce que la compagnie, trouvant difficile et dispendieux d'entretenir ce service de vapeurs jusqu'à Québec, induisit le gouvernement à passer cette partie du service sous silence. Depuis cette époque, les malles du Canada ont passé par les Etats-Unis, et le public canadien a payé au gouvernement de ce pays un taux stipulé par le moyen de frais de poste sur le transit à travers le territoire américain. En 1846, le contrat Cunard s'est étendu à un service hebdomadaire, les vaisseaux intermédiaires allant directement à New-York sans arrêter à Halifax. Le gouvernement canadien n'a fait dans le temps aucune opposition à cet arrangement, parce que la colonie ne possédait alors aucune communication par voie ferrée des ports de mer à l'intérieur du pays, et parce qu'il ne désirait apporter aucune entrave à ce qui était, sous certains rapports, une entreprise nouvelle et très-désirable. Cependant, ce n'est pas sous le point de vue des nécessités postales et de l'avantage de la colonie que la question doit être envisagée, malgré que d'après mes informations personnelles, je sois porté à croire que le produit postal du Canada forme près d'un quart du montant gagné par la ligne subventionnée. La question comporte des considérations plus larges et plus élevées qui touchent autant à la prospérité future de la province elle-même qu'aux grands intérêts anglais qui y existent. Depuis plusieurs années, le Canada a dirigé ses efforts et employé ses ressources à développer le commerce du St. Laurent en creusant des canaux pour relier les grands lacs intérieurs ; et aujourd'hui, grâce à ces travaux, les vaisseaux

d'outre-mer peuvent se rendre dans l'ouest jusqu'à Chicago ou à tout autre port situé sur les grands lacs. Grand nombre de phares ont été élevés sur une ligne qui s'étend des frontières ouest de la province à la côte du Labrador sur l'Atlantique, embrassant ainsi près de 1,600 milles ; leur entretien, quelque énorme qu'il soit, est au frais de la colonie qui ne prélève pour cela aucun droit ; de plus, la province accorde une subvention considérable pour maintenir une ligne de puissants remorqueurs à vapeur dans le golfe St. Laurent, qui sont employés à un prix presque nominal pour touer jusqu'à Québec les vaisseaux pour cette destination. C'est dans ces entreprises que presque toute la dette publique de la province, se montant à environ sept millions sterling, a été contractée. Il a été aussi construit des lignes de voies ferrées qui partent des bords de l'Atlantique et aboutissent à Sarnia, sur le lac Huron ; par ce moyen, et après l'achèvement du pont Victoria en novembre de cette année, sera créé un réseau de communications du grand tronc qui couvrira près de 1,100 à l'intérieur du pays. D'autres lignes s'étendant à toutes les parties importantes de la province ont été aussi construites, et se reliant à leurs extrémités ouest avec celles des Etats-Unis, elles se prolongent ainsi jusqu'à St. Paul sur le Haut-Mississippi, et traversent l'Iowa vers les bras du Haut-Missouri. A l'heure qu'il est, une ligne presque non interrompue de voies ferrées vient finir à la Nouvelle-Orléans. Il a été démontré d'une manière concluante que ces moyens de communication sont la route la plus proche et la plus directe d'Europe aux états ouest et sud-ouest de l'Amérique. Quelques-unes de ces lignes de chemin de fer ont reçu de l'aide du gouvernement provincial et de très-grands capitaux anglais y sont engagés. Je puis, si le comité le désire, faire quelque chose comme un estimé approximatif ; il y a d'engagés dans le chemin de fer du grand tronc environ £10,000,000, et c'est mon opinion qu'une somme au moins égale de capitaux anglais se trouve placée dans les autres chemins de fer canadiens. Le Canada n'a pas dissimulé son espoir, à l'achèvement de ce large réseau de voies ferrées et de canaux, d'obtenir une portion du commerce de l'ouest et rendre ainsi fructueux ses travaux publics et rémunératifs pour les auteurs d'entreprises particulières. La subvention considérable payée par le gouvernement anglais aux vapeurs Cunard, a eu l'effet d'une prime directe en faveur des ports de mer, chemins de fer et canaux américains ; bien plus, ainsi qu'il a été démontré par les témoignages rendus devant le comité de commerce nommé dernièrement par la législature, le résultat de cette prime a été de réduire si considérablement le fret océanique de New-York et Boston, aller et retour, comparé avec celui des ports du St. Laurent, que le commerce a pris la voie des canaux américains : c'est ainsi qu'ont été réduites à néant les espérances que le Canada avait voulu réaliser par la construction de ses travaux publics. La portion du commerce qui a ainsi pris la route des ports de mer américains pour l'année 1856, d'après les statistiques les plus dignes de foi, a été de 6,183,433 tonneaux, contre 594,755 tonneaux reçus dans les ports de mer canadiens. Un tel état de choses faisait prévoir de si graves conséquences, que le gouvernement s'est trouvé forcé d'entreprendre un service direct de malles avec Liverpool par la voie du St. Laurent, service bi-mensuel en été et mensuel en hiver par Portland, dans les Etats-Unis, terminus de la ligne de chemin de fer grand tronc. L'établissement de cette communication toute de circonstances a si bien démontré les avantages de la route du St. Laurent, et les résultats obtenus par la province ont été si importants, que le gouvernement a augmenté le service en rendant la ligne hebdomadaire et en lui accordant une subvention de £55,000 courant, ou £45,000 sterling par année. Cette ligne fonctionne depuis le mois d'avril dernier et réussit pleinement. Elle comprend huit vapeurs à hélice de première classe, de la capacité de 1,786 à 2,200 tonneaux, et d'une force nominale de 350 à 450 chevaux. Ces vaisseaux ont été construits expressément pour le service en question à un coût de près de £650,000 sterling, y compris les soumissions nécessaires, et les traversées, pour la régularité et la vitesse, soutiennent très bien la comparaison avec celles accomplies par les vapeurs d'aucune autre compagnie. La longueur de leurs traversées a été, suivant ce que me disent les entrepreneurs, de 10 jours et 23 heures pour celles de l'est, et de 11 jours et 17 heures pour celle de l'ouest ; celle des vaisseaux Cunard a été pour l'ouest, à Boston, de 12 jours et 21 heures, et à New-York, de 12 jours et 15 heures ; pour l'est, de Boston, elle a été de 11 jours et 4 heures, et de New-York, de 10 jours et 21 heures. Dans le cours de cette année, depuis que les nouveaux vapeurs font partie du service, le contraste se fait de plus en plus à l'avantage des vapeurs canadiens, l'un d'eux, le *Hungarian*, ayant accompli trois

voyages consécutifs à travers l'Atlantique en 27 jours et 23 heures. Il est notoire que la ligne Cunard a été spécialement dévouée au commerce entre le Royaume-Uni et les ports américains de Boston et New-York : il a été bien compris que les arrangements postaux étaient une source de grands désavantages et un lourd fardeau imposé au public canadien. Ce n'était donc pas sans raison que le Canada entretint l'espoir, comme il l'entretient en effet, que le moment arrivé de s'occuper de la continuation du contrat Cunard, il en serait fait part à cette province, et qu'il ne serait pas renouvelé sans des négociations dans lesquelles le Canada pourrait être partie. Ça été donc avec un regret égal à sa surprise que le Canada apprit d'abord, par le canal de certains membres du gouvernement qui étaient en Angleterre en novembre dernier, qu'il avait plu au gouvernement de Sa Majesté, en juin de cette année, de renouveler, pour quelques années et avant même son expiration, le contrat avec la compagnie Cunard jusqu'à 1868, avec une subvention de £176,340 sterling par an (outre un certain contingent sur le fret et les assurances, à un montant qui ne va pas au-delà de £40,000), et que ce renouvellement de contrat eut lieu dans un moment où le gouvernement impérial était au fait du service hebdomadaire projeté, et pour lequel le gouvernement du Canada était déjà entré en négociation. Ça été avec encore plus de regret que les sujets canadiens de Sa Majesté ont appris qu'une autre ligne, connue sous le nom de "Ligne Lever," a été subventionnée par les autorités impériales, et qui doit toucher aux ports des Etats-Unis. L'établissement et la continuation d'une telle ligne ne peut manquer d'accroître le dommage fait au commerce, et de prolonger les arrangements injustes et impopulaires au moyen desquels sont effectuées les communications postales avec le Canada. Quelles que soient les considérations impériales qui peuvent avoir induit le gouvernement de Sa Majesté à établir une communication directe entre l'Irlande et l'Amérique, le gouvernement canadien ne peut croire que par là on voulut, par jalousie, encourager le commerce et l'immigration aux Etats-Unis, au préjudice évident des intérêts canadiens ; résultat qui est inévitable si New-York et Boston doivent devenir les terminus sur le côté américain. Il est inutile de dissimuler qu'il existe des doutes très-graves si la ligne canadienne de vapeurs pourra, pendant longtemps, continuer le service, ayant à lutter contre les avantages obtenus en subventions par les lignes des Etats-Unis ; et le gouvernement canadien nourrit la confiance qu'il doit être encore au pouvoir du gouvernement impérial d'accorder une aide efficace à l'entreprise canadienne. Il n'y a pas longtemps qu'une compagnie, incorporée par la législature canadienne, est entrée en négociation avec les autorités postales, dans le but de transporter les malles pour la Colombie anglaise à travers les provinces de l'Amérique du Nord, et le gouvernement canadien s'est offert de donner des vapeurs océaniques, subventionnés par lui, et de faire passer toutes choses postales des ports atlantiques sur le chemin de fer se dirigeant vers les frontières ouest de la province, moyennant une somme qui, malgré qu'elle soit bien au-dessous du service accompli, devra être un avantage pour la ligne coloniale. Il semblerait que le Canada est placé, sous le rapport postal, dans une position plus désavantageuse que toutes les autres colonies anglaises vis-à-vis la Grande-Bretagne. De larges subventions soutiennent des lignes dans les possessions anglaises en Australie, dans l'Amérique du Sud, dans les Indes Occidentales et dans la Méditerranée, tandis que pour le Canada ses malles sont à grands frais envoyées d'abord dans un pays étranger, et doivent ensuite traverser ce même pays étranger pour lui arriver ; qu'on lui en offre l'occasion, et le Canada est prêt à prouver que la route la meilleure et la plus rapide pour transporter les malles des Etats-Unis à New-York et Boston est celle du Canada, par le St. Laurent, en été, et jusqu'à la construction du chemin de fer intercolonial, par Portland en hiver. Après avoir ainsi touché aux considérations générales qui affectent la question, je crois maintenant de mon devoir de signaler au comité les conséquences qui doivent résulter de l'abandon de la ligne canadienne. Le fait qu'une entreprise de nature à favoriser essentiellement les intérêts généraux d'une colonie importante et nécessaire pour empêcher que son commerce ne prenne la route de canaux étrangers, a été réduite à néant par les avantages supérieurs accordés par l'Angleterre à des lignes dont les intérêts sont exclusivement, et de l'aveu de tous, pour un pays étranger, ne peut que produire un mécontentement profond et général ; et l'absence de raisons plus fortes que celles qui ont été assignées pour le renouvellement de l'une et pour l'établissement de l'autre donnera naissance à l'opinion que la prospérité coloniale a été sacrifiée sans nécessité dans l'intérêt de compagnies particulières. D'ailleurs la

considération que plusieurs millions de capitaux anglais sont placés dans les chemins de fer le Grand Tronc, le Grand Occidental, et du Nord, et autres entreprises particulières du même caractère, que le Canada s'est efforcé de rendre productives en attirant, par les moyens dont j'ai parlé, un commerce direct entre l'Europe et l'ouest, ainsi que la probabilité de voir ces entreprises entravées d'une manière désastreuse par la disparition du service hebdomadaire des vapeurs canadiens, ne devraient pas être perdues de vue par les membres du comité. Accepter de nouveau le service à New-York et Boston maintenu par subvention impériale, serait continuer à faire de chaque habitant du Canada un contributeur direct au revenu des Etats-Unis. Le montant du revenu postal payé sur la malle canadienne par la ligne Cunard est, si je suis bien informé, (malgré que je ne puisse en assurer l'exactitude complète) estimé de £32,000 à £39,000 par an, et sur cette somme les Etats-Unis retiennent, pour droit de transit, environ un tiers, ou de £11,000 à £13,000 par année. Lorsque l'on considère qu'une partie de ce montant n'est jamais payée sans que ce ne soit une taxe pour le public canadien qui doit être attribuée directement à la subvention impériale faite aux lignes des Etats-Unis, de plus, que le retard dans la réception des malles canadiennes est dû à la longue et inutile route qu'il faut faire dans un pays étranger pour nous parvenir, il ne sera pas surprenant qu'un état de choses aussi anormal, contre lequel la colonie lutte de toute la force de ses ressources, devra, s'il continue, produire un mécontentement universel pour ses habitants, puisque chaque malle leur rappelle que c'est une nouvelle contribution au trésor américain. Je n'ai pas sans doute besoin de faire observer que, par les subventions en question, une prime se trouve accordée aux émigrants qui vont s'établir aux Etats-Unis plutôt que dans une colonie anglaise, où l'on a tant besoin de leurs travaux et de leurs ressources. Je me suis efforcé de placer sous les yeux du comité, d'une manière aussi convenable que le temps fixé me l'a permis, les faits principaux qui paraissent concerner l'importante colonie dont je suis chargé de représenter les intérêts, et qui, comme on le voit, sont d'un caractère exceptionnel et particulier. J'ajouterai de plus que si la chose peut plaire au comité, nous serons heureux de lui dépêcher au moment où il s'assemblera de nouveau, tout autre témoin pour donner toutes informations ultérieures sur les faits particuliers, et sur la question de savoir surtout jusqu'à quel point les intérêts publics de la colonie et les énormes capitaux anglais qui y sont placés sont également menacés par ces arrangements.

5152. Le comité doit-il comprendre que le grief dont se plaint le Canada, est que le gouvernement impérial a établi des lignes rivales contre vos propres paquebots, ce qui fait qu'il est difficile pour ceux-ci de soutenir la concurrence?—C'est là en effet le point capital de notre plainte.

5153. Dans le fait, que nous ne nous sommes pas contentés de vous laisser isolés, mais que nous avons mis la main à un contrat étranger et rival contre vous?—Oui; et que vous nous avez surchargés, par le fait, dans la lutte qu'il nous a fallu soutenir sur l'Atlantique.

5154. Et l'effet a été de diriger dans un pays étranger les voyageurs et les lettres?—Oui, aussi bien que le commerce; nous considérons que l'effet du négoce accompli à New-York et Boston par ces paquebots, a été de donner naissance à un grand nombre de voiliers libres, et de réduire le fret océanique bien au-dessous de ce qu'il est pour Québec et Montréal par la voie du St. Laurent.

5155. Connaissiez-vous en Canada l'intention du gouvernement impérial de prolonger le contrat avec la ligne Cunard?—Tout au contraire. Au moment et même avant la date où le contrat Cunard paraît avoir été renouvelé, des négociations étaient entamées entre notre gouvernement et celui de l'Empire pour la réduction par notre ligne du taux de port océanique, et la transmission par elle d'une partie des malles des Etats-Unis. Le gouvernement impérial savait qu'au printemps de cette année commencerait un service hebdomadaire entre le Canada et Liverpool; ce fut à leur grande surprise que les membres du gouvernement canadien, qui se trouvaient ici l'automne dernier pour autres affaires, apprirent que le contrat Cunard avait été prolongé.

5156. Est-ce qu'il y a eu correspondance entre les gouvernements canadien et impérial au sujet du service postal par la voie du St. Laurent?—Oui; il y en a eu, et cette correspondance a été mise devant la législature coloniale. Cependant, elle avait trait davantage au mode d'après lequel le port, produit par les malles américaines qui, d'après des arrange-

ments entre les deux gouvernements, devaient être transportées par les vaisseaux canadiens, serait divisé. Le gouvernement impérial réclamait un tiers pour lui, un pour le Canada et un pour les États-Unis. Ce fut dans le cours de cette correspondance que le renouvellement du contrat Cunard devint public.

5157. Cela vous surprit, sans doute?—Au plus haut degré; nous n'avions jamais pensé que le contrat serait renouvelé si longtemps avant son expiration, encore moins qu'il le serait sans une discussion approfondie de ses résultats, non seulement à l'égard des nouvelles exigences postales, mais en ce qu'il regarde le bien-être général et la prospérité commerciale des colonies de l'Amérique du Nord, et surtout l'effet qu'il aurait sur les revenus de ces travaux publics que le Canada a construits au moyen d'un emprunt effectué à l'aide du crédit impérial, et qui, dans le temps, furent reconnus par le gouvernement anglais comme avantageux sous le double point de vue commercial et politique à la mère-patrie.

5158. Étiez-vous au fait de l'intention du gouvernement anglais de passer un contrat pour la ligne Galway?—Nous n'avons rien su autre chose que ce qu'en ont dit les journaux; aussi, à peine la législature canadienne s'était-elle assemblée l'année dernière qu'une adresse, dont copie a été déjà mise sous les yeux de la chambre des communes, fut proposée pour protester contre la continuation de la ligne Cunard et l'entreprise de Galway.

5159. Avez-vous quelque idée des conditions auxquelles le gouvernement canadien aurait pu s'engager à transporter les lettres par le St. Laurent, si la ligne Cunard n'avait pas été commencée?—Je ne pourrais le dire, parce que tous furent surpris de ce qu'aucun arrangement n'avait été conclu; mais l'un des entrepreneurs du transport des malles, W. Allan, est en ce moment à Londres, et pourra donner au comité toute information désirable. J'ai appris de lui, en termes généraux, que supposant que les frais de port s'élevaient à quelque chose de plus que £100,000 par an, il était prêt à l'entreprendre pour £100,000. Il suppose que le port se monterait à cette somme, et les lettres, je crois, arriveraient à Boston et New-York en moins de temps qu'aujourd'hui.

5160. Le comité doit-il comprendre que vous aviez en vue un contrat entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien?—Oui, et c'était l'idée générale que j'en avais moi-même.

5161. Vous avez dit, n'est-ce pas, que le gouvernement canadien actuel paie pour le service de paquebots de Québec, £55,000 courant, par an, ou environ £45,000 sterling?—Oui.

5162. Le comité doit-il entendre que pour le double de la somme toutes les communications postales avec l'Amérique pourraient être effectuées hebdomadairement, en été par voie du St. Laurent et de même aussi en hiver, mais par Portland?—J'ai compris de l'un des contracteurs, qui sont des personnes de haute confiance, de grande expérience et qui ont de grands intérêts dans le commerce de ce pays, qu'ils étaient prêts à faire le service soit pour tout le montant du port ou pour une subvention de £100,000 sterling par an.

5163. En parlant des mois d'été pour la navigation du St. Laurent, quels mois comprenez-vous?—Depuis mai jusqu'à la fin de novembre; ce qui peut compter comme sept mois dans l'année.

5164. Voyant que nous avons été dans la pénible position de vous lier les mains par le contrat avec M. Cunard, quelle suggestion pratique votre gouvernement a-t-il à faire au comité pour l'avenir?—Je ne suis ni autorisé ni préparé à faire aucune suggestion pratique sur ce qu'il y a à faire pour l'avenir. Je ne connais ni les circonstances ni les considérations qui ont induit le gouvernement impérial à renouveler le contrat Cunard, pas plus que ceux qui peuvent l'avoir induit à passer celui de Galway, mais je me suis efforcé de démontrer le dommage fait aux intérêts canadiens, si, au moyen de ces deux subventions, la ligne canadienne devait disparaître de l'Atlantique, ce qui est très probable d'après mon opinion personnelle.

5165. [M. Hope.] Vous dites "la ligne Canadienne," mais qui exploite cette ligne; fonctionne-t-elle aujourd'hui?—Oui, et elle est en opération depuis quelques années; elle fait aujourd'hui le service postal hebdomadaire, qui est accompli aussi bien que par aucune autre ligne sur l'Océan.

5166. Indépendamment de la ligne Cunard?—Indépendamment de la ligne Cunard, et en vertu d'un contrat, de Québec à Liverpool.

5167. Sous quelle nom est-elle connue dans le monde commercial?—La compagnie des steamers océaniques de Montréal.

5168. Fonctionne-elle toute l'année?—Oui; il y a un service hebdomadaire toute l'année entre Montréal et Liverpool en été, et Liverpool et Portland, le terminus du Grand Tronc de chemin de fer, l'hiver.

5169. (Le Président.) Elle a accompli ce passage rapidement, de date récente, n'est-ce pas?—Oui, très-rapidement.

Combien de temps avez vous pris pour venir d'une côte à l'autre, dans votre dernier voyage du Canada?—Moins de six jours; de Belle-Isle à la côte d'Irlande, le passage fut opéré en moins de six jours. Je ne me rappelle pas la durée exacte de la traversée, mais comme je l'ai déjà dit, trois voyages successifs du même steamer ont été accomplis en 27 jours et 23 heures.

5171. Est-ce que le comité doit comprendre que le gouvernement aurait été prêt à entrer en arrangement avec le gouvernement impérial pour accorder une subvention simultanée à cette ligne de steamers?—Je n'en ai aucun doute; le sujet n'a pas été formellement discuté par le gouvernement exécutif; la législature ne s'en est pas non plus occupée, parce que nous étions loin de penser que le contrat Cunard aurait été renouvelé si longtemps avant son expiration; et nous étions d'opinion que tant que durerait le contrat, il serait impossible d'entamer des négociations avec le gouvernement impérial à ce sujet.

5172. Si je ne me trompe, vous avez dit que le gouvernement Canadien payait aujourd'hui £55,000 courant, comme subvention à cette ligne?—Oui.

5173. Le gouvernement aurait-il consenti à accorder cette subvention si le gouvernement impérial eût fait de même?—Oui, nous sommes tenus, par contrat, de le faire; nos espérances auraient été réalisées par cet événement, et probablement qu'il eût eu pour résultat de faire passer une très grande partie du trafic par le Canada. Par ce moyen les communications postales entre Boston et New-York auraient eu lieu aussi rapidement, pensons-nous, si non avec plus de promptitude qu'aujourd'hui.

5174. Voulez-vous dire comment les lettres auraient été expédiées de Québec à New-York?—Il existe plusieurs lignes de chemin de fer. Le service de Montréal à New-York est accompli dans l'espace de 12 à 15 heures, je crois.

5175. Le steamer se rend à Québec, n'est-ce pas?—Oui, et à Montréal aussi.

5176. Combien faudrait-il d'heures pour transporter les malles de Québec à New-York?—Par la voie de Boston, je pense qu'il ne faudrait pas deux heures de plus que de Montréal, le service serait fait par l'une ou l'autre voie dans l'espace de 15 à 18 heures. Vous laissez New-York à sept heures du matin, et vous arrivez à Montréal à neuf heures du soir, ou vous pouvez venir par la voie de Boston, en prenant le chemin de fer grand tronc à Portland, de là à Richmond, et ensuite à Québec. Cela pourrait avoir lieu; et nul doute qu'il serait pris des arrangements pour tenir des trains spéciaux sur la ligne, si ce service postal devait se remplir.

5177. Croyez-vous que les malles pourraient être transportées par cette voie aussi promptement de Liverpool à New-York, qu'elles le sont aujourd'hui par la ligne Cunard?—Je n'hésite pas à dire qu'elles pourraient l'être aussi rapidement, sinon davantage. Le chemin de fer grand tronc sera sous peu achevé à la distance de 120 milles plus bas que Québec, et les malles pourraient être déposées là. Si l'on eût accordé une subvention plus considérable, £100,000 au lieu de £55,000, l'on aurait placé sur la ligne de Québec une classe de vaisseaux plus rapides; actuellement l'on est occupé à construire un nouveau bâtiment pour la compagnie de Montréal qui devra, je pense, d'après contrat, faire la traversée de l'Atlantique dans huit jours, au lieu de neuf à dix jours, comme la chose se fait maintenant.

5178. Dans les mois d'hiver, quand les malles sont expédiées à Portland, comment réussit-on à les faire parvenir de Portland à New-York?—Par la voie ferrée de Portland à Boston, distance de cent milles seulement, et de là à New-York, aussi par voie ferrée.

5179. Dans combien d'heures s'opère la transmission?—Je crois qu'aujourd'hui le temps ordinaire est de six à sept heures de Boston à New-York, et trois ou quatre de Boston à Portland.

5180. En hiver, le havre de Portland est-il toujours accessible?—Il est réputé le meilleur havre sur toute la côte américaine. Il est si profond et d'un accès si facile qu'on peut y entrer, même sans le secours de lumières. Le *Great Eastern* doit s'y rendre, à son

voydge d'essai, et les canadiens et les habitants de Portland y font construire un quai très-dispendieux pour l'y recevoir.

5181. Comment pourriez-vous communiquer avec Halifax en pareil cas?—Il faudrait pour cela un petit vaisseau qui s'y rendrait de Portland, ou les steamers ordinaires auraient à toucher à Halifax, comme cela se fait aujourd'hui.

5182. Comment pourriez-vous arriver à Montréal, et aux autres parties du Canada?—Comme je l'ai dit, il existe une ligne directe et non-interrompue de communication de chemin de fer, ou du moins en novembre prochain, quand le pont Victoria sera achevé, il y aura une ligne entièrement non-interrompue de communication de Portland à Montréal, et de là jusqu'à Toronto, traversant tout le Haut-Canada jusqu'aux états de l'Ouest.

5183. Si je vous comprends bien, les lettres pour Montréal passent par New-York, une fois tous les quinze jours; elles peuvent être transmises de Londres, par New-York, par la ligne Cunard une semaine, et par Boston, la semaine suivante?—Oui, alternativement.

5184. Recevriez-vous les lettres plus rapidement si elles étaient expédiées par Portland, au lieu de l'être par New-York?—Pour la plupart des localités du Canada, il n'y a pas le moindre doute; Portland est plus près de Liverpool que New-York, (je ne me rappelle pas la distance exacte aujourd'hui) et est aussi beaucoup plus près de Montréal et Québec, et de tout le Bas-Canada. Quant à la section ouest du Canada, je crois que les malles de Portland y arriveraient aussi promptement que de New-York, vu l'avantage qu'offre une ligne non-interrompue de communication par la voix ferrée, et les facilités de pouvoir expédier des trains spéciaux aussitôt après l'arrivée des steamers.

5185. De fait, Portland, avec cette nouvelle ligne de chemin de fer Grand Tronc, est la route naturelle, n'est-ce pas, pour vos malles et vos passagers?—C'est la route naturelle et le principal débouché pour le Canada, en hiver, vu qu'il est impossible de traverser à Halifax; la contrée à l'intérieur, en bas de Québec, est peu établie jusqu'au Nouveau-Brunswick, et il n'y a pas de chemins de fer.

5186. Dans l'état malheureux où nous nous trouvons placés, arrêtés comme nous le sommes depuis tant d'années par l'importance donnée au contrat Cunard, et après l'encouragement donné à la ligne Galway, quelle mesure suggéreriez-vous à notre gouvernement de prendre vis-à-vis du Canada?—Ce que je puis suggérer c'est que si le gouvernement se décide à établir une communication postale à la Colombie, et s'il veut expédier les malles par l'Amérique Britannique du Nord, je crois que le gouvernement canadien offrirait l'usage de ses steamers et transporterait les malles à la limite ouest la plus reculée du Canada, et dans le Canada, pour la modique subvention de £30,000. Je suis d'opinion que c'est un des moyens les plus propres à encourager réellement la ligne. Je n'hésite pas à croire que si l'on accordait une subvention additionnelle de £50,000 même pendant un an ou deux à la ligne canadienne, l'on ne tarderait pas à voir que les avantages de la route sont si grands qu'elle pourrait très-bien faire ses frais; mais si elle doit être anéantie avant que ces avantages ne soient démontrés, c'est en vain que nous pouvons espérer que des négociants entreprendront l'accomplissement du service.

5187. Sous quel autre point de vue, à part le transport des malles, cette grande subvention à la ligne Cunard est-elle réellement très-nuisible à vos steamers canadiens?—Elle a comme de raison l'effet d'attirer le trafic et les voyageurs à New-York et Boston, et indubitablement elle contribue à diminuer le prix de fret par les voiliers qui vont à ces ports et en reviennent. Et, comme de raison, bien que nous transportions les produits de l'intérieur du pays et des états de l'ouest de l'Amérique à bien plus bas prix, et avec bien plus de rapidité, aux ports de Montréal et Québec, cependant les prix du fret océanique sur l'Atlantique sont plus élevés à partir de ces derniers ports jusqu'à Liverpool. Et il a été constaté qu'une des principales causes est que les steamers de la ligne Cunard qui vont à New-York et à Boston, hebdomadairement, transportent, comme de raison, la plupart des voyageurs, et laissent le transport du fret aux paquebots. La subvention faite à la ligne Cunard est cause qu'elle ne s'occupe guère du fret. Elle n'en porte jamais dans ses voyages de retour, et je suppose qu'elle ne soucie peu d'en prendre à bas prix.

5188. Ne serait-il pas possible de réunir la ligne canadienne à la ligne Galway, avec Portland comme terminus?—Tout ce que je puis dire à cet égard, c'est que, comme membre du gouvernement canadien, je suis prêt à donner mon attention la plus favorable

à tout projet qui favorisera le but que nous nous efforçons d'atteindre, c'est-à-dire, faire passer le trafic chez nous; naturellement, je ne suis pas prêt à formuler d'opinion sur les détails de l'arrangement, ou sur la question de savoir si une pareille chose serait possible; mais comme je l'ai dit aujourd'hui, nous ne voulons pas perdre le trafic qui nous appartient en propre, que nous nous efforçons d'attirer vers le Canada, et qui jusqu'à ce jour a passé aux ports des États-Unis à cause de ces subventions.

5189. Est-ce que la subvention plus considérable accordée à M. Cunard, qui lui permet d'offrir plus d'espace aux passagers, et de se procurer un meilleur équipage, nuit à la ligne des steamers canadiens?—Grandement, pensons-nous. En outre, les personnes qui vont du Canada à Boston et à New-York, pour y prendre leur passage, y font souvent leurs achats, y amènent leurs familles, et y établissent des relations qui ne manquent pas de s'étendre de différentes manières.

5190. (M. Wilson.) En supposant que le contrat de la ligne de Galway ne pourrait être annulé, et que le gouvernement se trouverait trop engagé pour en opérer la modification, ne serait-il pas tout de même possible que quelque arrangement eût lieu entre le gouvernement canadien et celui de l'Angleterre, et dont le résultat serait l'établissement d'un service collectif semblable à celui que nous avons actuellement avec l'Australie, et au moyen duquel la législature canadienne pourrait obtenir les objets qu'elle a en vue et que vous venez de définir?—Je pense qu'un pareil arrangement serait à la fois possible et à désirer.

5191. Il semble donc que ce soit presque le seul moyen de sortir de la difficulté que nous ont faite ces deux événements?—Oui; et je n'ai aucun doute que le gouvernement canadien verrait d'un bon œil quelque arrangement analogue, plutôt que de voir cette concurrence dangereuse se perpétuer par la continuation d'une ligne coloniale directe.

5192. Cette ligne du Grand Tronc, depuis Portland, n'est-elle pas une des plus importantes que vous ayez maintenant, pour votre communication entre le Canada et l'Angleterre, attendu que c'est la seule voie de transport que vous ayez pour les mois d'hiver?—C'est en effet par elle seule que nous pouvons, l'hiver, maintenir une communication de concert avec ces steamers.

5193. Savez-vous que des personnes intéressées au succès de cette ligne et aussi à la prospérité du Canada, ont fait des démarches dans le but de faire varier ici nos droits de douane, et cela afin de vous mettre en mesure de faire en hiver de cette voie ferrée une communication de commerce?—Je suis au fait de ces démarches. C'est sur les résolutions, par moi présentées à la législature canadienne, que l'adresse au gouvernement impérial a été basée.

5194. Vous avez été bien longtemps sans obtenir cette concession, n'est-ce pas?—Oui; et elle ne fait que de nous être accordée par un bill présenté il y a quelques jours.

5195. Vous savez que l'on a inséré une clause à cet égard?—Oui; et j'en ai éprouvé beaucoup de satisfaction.

5196. Vous pourrez donc à présent transporter en hiver des produits canadiens sur cette voie ferrée?—La clause n'est pas aussi générale que je pouvais le désirer: elle se borne aux madriers et au beurre. Si je ne me trompe, il y a une différence pour quelques autres articles, comme le fromage, mais il est possible qu'elle ne soit pas aussi grande. Dans tous les cas, il en résultera pour nous un grand avantage.

6197. Ne savez-vous pas que les seuls articles qui ont été l'objet de mûres considérations ce sont ces deux là, et ne vous figurez-vous pas facilement qu'en faisant des expériences de ce genre c'était mettre en quelque sorte le revenu en danger et une imprudence que d'en faire l'essai?—Je comprends bien pourquoi elle ne se borne qu'à la mention de ces articles, et jusqu'ici nous sommes très-contents de ce qui a été fait.

5198. Si en hiver le commerce se fait partout en Canada de cette manière, il importera davantage, n'est-ce pas, que vous ayiez cette communication hebdomadaire et régulière?—Sans doute; et je puis ajouter que sans communication hebdomadaire, le transport des lettres prendrait une autre direction. Si elle n'est que bi-mensuelle, les maisons de commerce et les banques ne feront pas attention aux jours que les steamers seront en partance,

et elles s'habitueront à correspondre par la ligne hebdomadaire. L'on m'a dit que cette année le service des malles avaient été si promptement et si régulièrement rempli par la ligne canadienne, qu'une très-grande partie des lettres et articles transportés par les malles partent aujourd'hui du Canada dans ces steamers, et non dans ceux de la ligne Cunard. L'on rapporte qu'en quelques occasions il n'est pas parti plus d'une douzaine de lettres des principales villes du Canada, dans les steamers de la ligne Cunard, car c'est maintenant la ligne canadienne qui a la vogue pour le transport de la correspondance la plus nombreuse.

5199. (Le président) Avez vous d'autres steamers qui sont venus à Liverpool par la voie du St. Laurent à part de ceux de la compagnie des steamers océaniques de Montréal? —Non, pas à Liverpool. Il y a un ou deux vaisseaux qui vont une fois par mois à Glasgow, et il y va de temps en temps quelques petits vaisseaux de Londres.

5200. N'est-ce pas quant au transport des voyageurs que la concurrence de la ligne Cunard se fait le plus sentir, et cet avantage ne lui vient-il pas de ce que la forte subvention qu'elle reçoit la met en mesure de mieux aménager et approvisionner ses steamers? —Plus tard, cette dernière supposition sera fondée; mais qu'il me soit permis d'ajouter que d'après mon expérience, (car j'ai traversé à plusieurs reprises l'Atlantique dans les vaisseaux de Mr. Cunard, dans ceux de la ligne Collin, quand elle existait, et trois ou quatre fois dans les steamers canadiens,) j'ai pu constater que les vaisseaux de la ligne canadienne étaient aussi bien aménagés et approvisionnés que tous les autres qui traversent l'Atlantique. Je n'entends pas faire ici de comparaison envieuse, mais pour ce qui est du confort et des approvisionnements, la ligne canadienne est aussi bien administrée que peut l'être une ligne de steamers.

5201. Vous pensez qu'avec la subvention faite à la ligne Cunard, il deviendra difficile pour la ligne canadienne de soutenir la concurrence et de donner la même somme de confort? —A la longue, il faudra, je le crains, que la ligne canadienne succombe devant le supériorité d'avantages que la ligne Cunard a sur elle.

5202. En supposant, comme vous le dites, que cette ligne doit succomber, attribuerait-on en Canada son manque de succès à la concurrence de la ligne Cunard et à la subvention impériale qu'elle reçoit? —Oui, à ces deux causes seulement.

5203. Croyez-vous que cette subvention vous a nui? —Nous le croyons si bien que j'ai pensé devoir, et cela en termes aussi forts que pouvait me le permettre une remontrance respectueuse, communiquer au comité qu'à mon avis il s'élèverait des mécontentements en Canada si la ligne canadienne vient à succomber, mécontentements dont je ne prétends pas prédire l'étendue.

5204. Et votre présence ici peut être considérée comme une manifestation de ces mécontentements? —En toute certitude.

5205. Vous plairait-il d'ajouter autre chose au témoignage que vous venez de rendre? —Je demande que l'on veuille considérer les chiffres par moi donnés comme purement approximatifs. Il se peut qu'ils ne soient pas exacts sous quelques rapports; car ce n'est que l'autre jour que je suis arrivé du Canada en Angleterre, et je les ai réunis d'après les meilleures données qui me fussent accessibles; mais je crois qu'en somme ils sont corrects. — [Ajourné *sine die*.]

No. 91, VICTORIA STREET,
WESTMINSTER, 10 août 1859.

MILORD DUC, —A l'égard de l'entrevue dont j'ai été favorisé il y a quelques jours, et au sujet des arrangements relatifs aux paquebots transatlantiques, qui furent alors discutés, j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre par écrit le résumé des objections que le Canada apporte à ces arrangements, et de vous renouveler l'expression sincère de mes vœux pour que le gouvernement impérial veuille prendre en considération les intérêts coloniaux.

Votre seigneurie sait qu'une adresse de la législature canadienne, à Sa Majesté, a été adoptée à la dernière session, et, dans cette adresse, la position faite à la colonie par l'existence de ces deux lignes de steamers, subventionnées par la Grand-Bretagne, est clairement démontrée.

L'intention avouée du premier contrat passé avec M. Cunard, était de faciliter la communication entre la mère-patrie et ses dépendances dans l'Amérique du Nord, et, pendant quelque temps, les malles furent transportées par un vaisseau auxiliaire d'Halifax à Québec; mais, trouvant qu'il était difficile et dispendieux de maintenir ce service auxiliaire, la plus grande partie des malles canadiennes ont été depuis transportées par voie directe d'Angleterre à New-York et Boston, et, de là, à travers le territoire des États-Unis jusqu'à la province.

Dans le temps cet arrangement ne rencontra aucune opposition en Canada, parce que cette entreprise était nouvelle et qu'elle méritait d'être encouragée; parce que la colonie n'avait pas alors à elle de communication par chemin de fer, depuis les bords de la mer jusqu'à l'intérieur du pays, et qu'elle n'avait pas à sauvegarder l'intérêt que lui a créé depuis la terminaison des travaux publics du Canada. Durant l'existence des divers contrats de Cunard, la province sentit que, dans son propre intérêt, elle ne pouvait demander aucune modification qui pût faire le moindre tort aux entrepreneurs; mais elle restait dans l'attente que lorsque viendrait le temps de prendre en délibéré la continuation du service, l'arrangement ne serait pas renouvelé sans que des négociations, auxquelles le Canada serait partie, eussent lieu, et avant que les nouvelles et importantes relations d'un caractère national, survenues dans le même temps, ne fussent amplement prises en considération.

Quant à dire qu'elle était justifiable d'attendre ainsi, je pense que l'on en trouvera de nombreuses preuves en consultant la correspondance échangée entre les deux gouvernements, correspondance dont je vais présentement m'occuper.

Cependant, ce n'est pas seulement au point de vue des exigences postales, ni pour l'avantage du Canada, que cette question doit être envisagée. Elle renferme des considérations d'un caractère plus élevé, relativement à la prospérité future de la province et aux intérêts divers des sujets anglais qui l'habitent. C'est sur ces considérations générales que je désire d'abord attirer l'attention de votre Seigneurie.

Depuis plusieurs années les efforts du Canada ont été employés au développement du commerce du Saint Laurent, et à attirer celui des états de l'ouest de l'Amérique avec l'Europe, sur son territoire, par la construction de travaux de communication intérieure immenses et dispendieux.

Ces travaux furent considérés d'une si grande importance, qu'en 1842 le gouvernement de Sa Majesté demanda au parlement de venir en aide à ces entreprises, et, à cet effet, il fut alors effectué un emprunt sur le crédit impérial. Je ne puis faire mieux connaître à votre Seigneurie l'importance de ces travaux, qu'en reproduisant ici les paroles de lord Derby, qui était alors ministre des colonies, dans une dépêche adressée au Gouverneur Général du Canada, le 2 avril 1842: " Il reste à considérer quels sont les travaux publics " à l'accomplissement desquels il serait le plus à propos que ce pays affectât son crédit; et " je crois qu'il ne saurait y avoir aucun doute quant au principe qui devra présider au choix " des travaux, qui devront plutôt être d'une nature générale que locale, c'est-à-dire ceux " qui contribueront le plus au prolongement des grandes lignes de communication, à " l'agrandissement du commerce et des relations, plutôt que d'autres qui tendent à un " avantage local immédiat, dans des districts particuliers. Le trésor provincial contribuera " peut-être à ces derniers, mais il faudra que leurs localités particulières prennent les " devants. Sous le rapport de l'importance, les premiers sont d'un intérêt à la fois colonial " et national."

" Les plus marquants entre tous, ce sont les améliorations à la navigation du fleuve " St. Laurent. Ce majestueux fleuve, avec sa chaîne de lacs et de rivières qu'il a pour " tributaires, est la grande route naturelle du Canada, et non seulement de ce pays mais " aussi d'une grande partie des États-Unis et d'immenses étendues de pays fertile inhabi-

“ tées et appartenant à nous et à nos voisins, étendues qui deviendront des états et des provinces florissantes quand nous aurons fait place à nos enfants et petits-enfants.”

“ Rendre exploitable cette grande route par le moyen de travaux publics serait une entreprise digne des Anglais, et bien que d’abord elle devrait contribuer au progrès du Canada, elle ne serait pas sans produire d’avantages pour la mère-patrie, tant sous le point de vue commercial que politique.

“ Je ne mets nullement en question la nécessité de faire des dépenses pour des objets de cette sorte, et en vous autorisant à communiquer au parlement provincial que le gouvernement de sa Majesté a sanctionné un emprunt de £1,500,000 pour l’amélioration des communications publiques par terre ou par eau, vous comprenez que la législature exercera une discrétion quant aux travaux à entreprendre, et cela afin que l’amélioration du St. Laurent et des lacs soit la première, et que le montant total à prélever sur le crédit impérial n’excède pas la somme stipulée de £1,500,000.”

Il ne sera peut-être pas inopportun d’ajouter que la même politique a été approuvée et adoptée par lord John Russell, qui précéda lord Derby comme ministre des colonies, et qui a adressé des dépêches de même importance à lord Sydenham, en janvier et mai 1841.

Depuis cette période, le Canada a constamment travaillé à l’extension de ses travaux d’amélioration à l’intérieur, et cela dans toute la mesure de ses moyens. Il a construit des canaux qui relient les grands lacs et offrent une navigation non interrompue, même pour les vaisseaux de mer, jusqu’au pied du lac Supérieur. De nombreux phares s’étendant depuis la frontière ouest de la province jusqu’à la côte du Labrador sur l’Atlantique—distance de près de 1,600 milles—ont aussi été érigés et sont entretenus par la colonie à de grands frais, et cela sans exiger de droits des vaisseaux pour subvenir à ces dépenses. Il maintient aussi, au moyen d’une subvention élevée, une ligne de remorqueurs en fer d’une grande force, et auxquels l’on peut faire touer à des prix presque nominaux les vaisseaux qui fréquentent les ports canadiens. L’on peut affirmer sans crainte que la province jouit du système le plus complet de communication intérieure.

C’est dans ces entreprises que s’est créée presque toute la dette directe du Canada laquelle s’élève à environ £7,000,000.

L’on y a aussi construit des lignes de chemins de fer s’étendant depuis le bord de l’Atlantique, aussi loin à l’ouest que Sarnia, sur le lac Huron, et pour elles, lorsque le pont Victoria sera achevé en novembre cette année, il comptera une communication non interrompue, par le chemin de fer grand tronc seul, de près 1,100 milles jusqu’à l’intérieur du pays. D’autres lignes, qui s’étendent dans toutes les sections importantes de la province, ont aussi été construites, et à leurs extrémités ouest, ces chemins se joignant avec les lignes américaines qui vont vers le nord jusqu’au Minnesota d’un côté, et de l’autre vers le sud jusqu’à la Nouvelle-Orléans. La province a grandement aidé à leur construction, et plusieurs millions de capitaux anglais ont trouvé là leur place.

La grandeur et l’importance du commerce des régions situées à l’ouest du Canada, et qui cherchent un débouché en Europe pour leurs produits, sont bien connues de votre Seigneurie, et l’on admettra sans peine qu’il méritait que l’on fit pour lui ces grandes dépenses.

Il a été démontré d’une manière concluante que ces voies canadiennes de communication sont la route la plus proche et la plus directe d’Europe aux états de l’ouest d’Amérique, et l’on a l’espoir que lorsque ses canaux et chemins de fer seront terminés, la province aura une part de ce commerce, qui pourra rendre productifs ses travaux et les entreprises privées profitables pour ceux qui les auront faites.

En essayant d’attirer le commerce de l’ouest, il a eu à subir non seulement la concurrence des cités de Boston et de New-York, et à lutter contre les intérêts puissants engagés dans les chemins de fer qui y mènent, mais aussi la rivalité de l’Etat de New-York lui-même—rivalité qui a porté le gouvernement à construire le canal Erié, depuis le lac de ce nom jusqu’aux eaux navigables de la rivière Hudson.

La forte subvention faite par le gouvernement britannique à la ligne Cunard, a été, on le sait, un bienfait direct pour les ports de New-York et de Boston, et comme la chose a

été démontrée par des témoignages rendus devant la législature canadienne, elle a eu grandement l'effet d'attirer le commerce sur les voies qui conduisent à ces cités, et c'est en quoi elle a nui au but que le Canada essayait d'atteindre par la construction de ses travaux publics.

La direction que prenait le commerce était tellement nuisible aux intérêts de la colonie qu'elle se vit obligée d'établir un service direct de steamers entre Liverpool et par le St. Laurent, service qui se faisait tous les quinze jours en été, et mensuellement l'hiver, et à Portland, dans l'état du Maine, le terminus du chemin de fer grand tronc sur l'Atlantique.

L'établissement de cette communication de circonstances démontra si bien les avantages de la route du St. Laurent, et les objets que la province avait en vue étaient si importants, que le gouvernement transforma ce service en une ligne hebdomadaire en lui faisant une subvention de £55,000 courant, ou environ £45,000 sterling par année, et cette ligne a fonctionné avec succès depuis avril dernier. Elle se compose de huit steamers à hélice de première classe, de la capacité de 1,786 à 2,000 tonneaux et de la force nominale de 350 à 450 chevaux. Ces vaisseaux ont été faits exprès pour ce service, et y compris les sommissions nécessaires, leur coût s'élève à près de £650,000 sterling, et pour la régularité et la vitesse ils peuvent être comparés avantageusement avec ceux d'aucune autre compagnie. J'ai appris par l'entrepreneur que la durée moyenne de leurs voyages étaient de 10 jours et 23 heures en allant, et 11 jours et 17 heures pour le retour, tandis que les vaisseaux de Cunard mettant 12 jours et 21 heures pour se rendre à Boston, et à New-York, 12 jours et 15 heures; et pour le voyage en allant depuis Boston, 11 jours et 4 heures, et de New York, 10 jours et 21 heures. Depuis que les nouveaux steamers ont été mis sur la ligne, le contraste paraît être encore plus à l'avantage des vaisseaux canadiens, car l'un d'eux, l'*Hungarian*, à traversé trois fois de suite l'Atlantique en 27 jours et 23 heures. Le grand succès de cette ligne a clairement fait voir la supériorité des avantages qu'offre cette route, tant pour l'immigration et le commerce que pour le transport des malles dans toute l'Amérique.

Quand le Canada tenta l'expérience, ces considérations furent soumises aux avisets de Sa Majesté, et je prends la liberté de diriger l'attention de votre Seigneurie sur une dépêche (en date du 2 septembre 1856), du Gouverneur-Général du Canada au ministre des colonies, et dans laquelle se trouvent ainsi énoncées les prétentions de la ligne canadienne auprès du gouvernement impérial :

“ 2. Qu'il me soit permis d'ajouter qu'un canadien peut voir la question sous un tout autre point de vue que celui sous lequel elle a été présentée aux autorités du département général des postes.

“ 3. Un canadien peut demander : pourquoi sommes-nous obligés de subventionner une ligne de steamers voyageant du St. Laurent à un port britannique, et sur une route que l'on dit être la plus avantageuse? Le mérite de la route seul pourrait rendre notre subvention inutile, n'était que le gouvernement de Sa Majesté accorde une forte subvention à une ligne qui va en pays étranger.

“ 4. L'on pourrait admettre que le Canada a profité de la transmission rapide des malles par les Etats-Unis, mais il n'a jamais pris à cet arrangement comme s'il eût été irrévocable. Le Canada croit qu'il peut aujourd'hui prendre des arrangements pour le transport de ses malles, aller et retour, de Québec en été et de Portland en hiver, et cela plus vite et avec plus d'avantages que par Boston et New York. Pourquoi le gouvernement de Sa Majesté découragerait-il cette nouvelle entreprise de ses sujets, et pourquoi ferait-il une forte subvention qui a pour résultat d'attirer le commerce dans les ports américains seulement?

“ 5. Comme de raison, nous ne pouvons demander que l'on manque de foi envers les entrepreneurs actuels. Nous ne pouvons demander que l'on brise tout à coup un arrangement dont nous avons tiré tout le bénéfice; mais nous pouvons certainement demander que cet arrangement ne soit pas renouvelé sans que l'on entende ce que le Canada peut avoir à dire lorsque l'occasion s'en présentera. Nous pouvons espérer que l'on ne suivra

“ pas une ligne de conduite contraire aux principes du libre commerce, en continuant à faire une forte subvention aux lignes de Boston et de New-York.

“ 6. Laissez les avantages naturels de la route du St. Laurent et de Portland trouver leur niveau sur le marché, et en même temps, n'employez pas toute l'influence du département des postes anglaises, et la prétendue valeur de l'arrangement actuel relativement aux frais de port de 6d. et 5d., de manière à comprimer autant que possible le premier effort de cette colonie pour ouvrir le St. Laurent à une ligne régulière de steamers anglais.”

En réponse à cette dépêche, le Ministre des Colonies d'alors informa le gouvernement du Canada, le 3 décembre 1856, qu'après être entré en communication avec les Lords Commissaires de la Trésorerie, il avait appris de leurs Seigneuries que les arrangements existants relativement au service de la malle canadienne seraient continués jusqu'à l'expiration du contrat de M. Cunard, et qu'alors un arrangement plus conforme avec ce qu'ils regardaient comme une considération équitable pour les finances de ce pays, pourrait être effectué.”

Après ces communications, et sachant que le gouvernement impérial avait été mis au fait de l'existence continue et de l'heureux fonctionnement de la ligne coloniale, le Canada comptait comme certain qu'il ne serait fait aucun nouvel arrangement avec la ligne Cunard, ni avec aucune autre, et qu'il ne serait accordé aucune prolongation des contrats existants pour le transport des malles à Boston et New-York, sans que le gouvernement provincial en fut averti, et ensuite seulement après une ample discussion des avantages relatifs des différentes routes, et des importantes considérations nationales qui se rattachent à ce service.

Ce fut donc avec surprise et regret que le gouvernement canadien apprit, par l'entremise de certains de ses membres qui se trouvaient en Angleterre pour affaires en novembre dernier, qu'il avait plu au gouvernement de Sa Majesté de renouveler le contrat Cunard plusieurs années avant son expiration, sans qu'on en eût informé le Canada, et sans lui donner l'occasion de montrer, non seulement que le service des malles américaines et canadiennes pouvait être fait plus promptement et à bien meilleur marché par le St. Laurent en été, et par Portland en hiver, mais qu'il en résulterait un tort considérable et permanent pour le commerce et le revenu de la colonie, au profit d'un pays étranger. L'un des objets que l'on prétend avoir eu en vue en prolongeant l'arrangement, est expliqué comme suit dans une communication, en date du 19 juin 1858, du secrétaire de la'miranté au secrétaire de la trésorie :

“ Leurs Seigneuries doivent remarquer que les contrats actuels, par lesquels la communication hebdomadaire avec l'Amérique du Nord est maintenue, ne sont résiliables (excepté sur défaut) qu'au premier janvier 1862, et que le but ostensible des entrepreneurs en demandant ainsi d'avance la prolongation de leurs contrats, est de leur permettre, sur la garantie que la subvention du gouvernement leur sera continuée, de placer un nouveau capital dans la construction de steamers encore plus puissants et au moyen desquels ils pourraient défier la concurrence et maintenir la supériorité de la ligne anglaise. Cet objet paraît à leurs Seigneuries d'une importance nationale; et quant au maintien de cette ligne, des considérations d'une bien plus grande importance que celles d'une nature postale doivent être pesées, lorsqu'on se rappelle que c'est le lien qui unit ce pays à ses vastes possessions de l'autre côté de l'Atlantique, et que dans le cas où l'aide qui lui est accordée aujourd'hui lui serait retirée, la ligne anglaise sera supplantée par des concurrents étrangers auxquels leur gouvernement accorderait probablement de nouveau de plus fortes subventions que celles accordées par ce pays.”

L'on ne regardera pas comme déraisonnable, j'espère, que j'exprime mon profond regret que l'une des plus importantes de ces possessions n'ait pas eu l'occasion de montrer de quelle manière le but désiré pouvait être plus facilement atteint, et que la conduite actuellement suivie est plus propre à détruire qu'à maintenir le véritable lien entre l'Angleterre et cette possession.

C'est avec une émotion également pénible que les sujets canadiens de Sa Majesté ont appris qu'une autre ligne, connue sous le nom de Ligne Lever, a été subventionnée par les

autorités impériales, et qu'elle est aussi destinée à faire le service entre l'Angleterre et les ports des Etats-Unis. L'établissement et le maintien d'une pareille ligne ne peuvent manquer de nuire au commerce, et de continuer les arrangements insatisfaisants et irritants, au moyen desquels les communications postales avec le Canada sont effectuées. Quelles que soient les considérations impériales qui ont pu induire le gouvernement de Sa Majesté à établir une communication directe entre l'Irlande et l'Amérique, le gouvernement canadien ne peut croire que l'on avait par là l'intention d'encourager injustement le commerce d'une émigration aux Etats-Unis, au détriment des intérêts canadiens,—résultat qui doit nécessairement avoir lieu si les villes de New-York et de Boston sont les ports auxquels vient aboutir cette ligne du côté américain.

Il est évident que le Canada se trouve placé dans une position beaucoup moins favorable que les autres colonies anglaises relativement aux relations postales, mêmes avec la Grande-Bretagne. Des lignes sont maintenues par de fortes subventions entre l'Angleterre et les possessions britanniques en Australie, dans l'Amérique du Sud, dans les Indes Occidentales et la Méditerranée; mais quant au Canada, ses malles sont d'abord transportées dans un pays étranger, et ensuite à travers ce pays étranger, à des frais considérables, dans son propre territoire.

Après avoir ainsi parlé des considérations les plus générales qui touchent à la question, je crois de mon devoir d'indiquer respectueusement à votre Grâce les conséquences qui, à mon avis, doivent découler de l'insuccès de la ligne canadienne. Le fait qu'une entreprise qui tend aussi essentiellement à favoriser les intérêts généraux d'une colonie, et nécessairement, à empêcher que son commerce ne soit détourné au profit de routes étrangères, est écrasée par les avantages supérieurs accordés par l'Angleterre à des lignes dont les intérêts sont ouvertement et exclusivement liés à un pays étranger, ne peut que produire un mécontentement profond et général; et en l'absence de raisons plus plausibles que celles qui ont été données jusqu'à présent pour justifier le renouvellement de l'une et l'établissement de l'autre, cela a fait naître l'opinion que la prospérité de la colonie avait été inutilement sacrifiée au profit de compagnies privées. Mais outre cela, la considération que plusieurs millions de capital anglais sont placés dans les chemins de fer du Grand Tronc, du Grand Occidental et du Nord, en Canada, et dans d'autres entreprises privées de même nature, entreprises que le Canada s'est efforcé de rendre productives en attirant par les moyens déjà mentionnés, un commerce direct entre l'Europe et l'ouest, et que la prospérité future de ces entreprises sera entravée d'une manière désastreuse par la suspension du service hebdomadaire des steamers canadiens, ne devrait pas être sans poids. Le renouvellement du service de New-York et Boston, maintenu par la subvention impériale, continuera à faire de chaque habitant du Canada un contributeur direct au revenu des Etats-Unis. Le montant du revenu postal sur la malle du Canada, par la ligne Cunard est, m'a-t-on dit, (bien que je ne puisse garantir l'exactitude de ce chiffre,) évalué de £32,000 à £39,000 par année, dont les Etats-Unis perçoivent pour le transit sur leur territoire, environ un tiers, ou de £11,000 à £13,000 par année. Et lorsque l'on considère que non seulement aucune partie de cette somme n'aurait besoin d'être payée, mais que c'est une taxe imposée au peuple canadien, directement attribuable à la continuation de la subvention impériale aux lignes des Etats; et que de plus, la route détournée suivie dans un pays étranger fait éprouver des délais dans la réception des malles destinées au Canada, il n'est pas surprenant qu'un état de choses aussi anormal, que la colonie cherche par tous les moyens à faire disparaître, doive, s'il se continue, produire une profonde irritation parmi ses habitants, puisque chaque malle leur rappelle leur contribution directe au trésor américain. Je n'ai guère besoin de faire remarquer que par les subventions en question, l'on accorde une prime pour empêcher la classe d'émigrants la plus nécessaire de se rendre dans une colonie anglaise, où leurs bras et leurs capitaux seraient si précieux, et pour les encourager à s'établir dans les Etats-Unis.

J'ai, en conséquence, cherché à indiquer à votre Grâce la position particulière et exceptionnelle de la province dont je suis chargé de représenter les intérêts. Je laisse à la considération du gouvernement, dont votre Grâce est membre, les droits particuliers qu'a cette province aux faveurs impériales, et le tort que l'état de choses actuel, s'il se prolonge, devra lui faire, et je lui laisse aussi à décider de quelle manière et jusqu'à quel point il

peut être remédié. Cependant, je me permettrai de suggérer l'un ou l'autre des plans suivants, comme étant propres à atteindre le but que nous recherchons :—

1. Une subvention directe aux steamers coloniaux. S'il est vrai, comme M. Cunard dit qu'il le croit, que le montant des frais de port payé à ses vapeurs, est égal à la somme qui lui est payée par le gouvernement anglais, et que sa ligne est maintenue sans aucun frais pour le pays, certainement les communications postales du Canada sont assez importantes pour justifier une subvention impériale au moins égale à celle que la colonie accorde à sa ligne, même si l'on met de côté les importantes considérations commerciales dont j'ai parlé.

2. Le paiement par la Grande-Bretagne d'une somme stipulée pour le transport des malles sur l'Atlantique et aux limites occidentales du Canada et de la Colombie anglaise, que la province a offert d'effectuer, aux termes de la minute du conseil du 13 juin dernier, sur lesquels j'ai eu l'honneur d'attirer l'attention de votre Grâce dans une communication distincte.

3. S'il est trouvé que les arrangements fait avec la ligne Cunard et la ligne Galway sont tellement avancés qu'il est impossible d'y revenir, alors que quelque modification du service soit exigée, si c'est possible, de l'un ou l'autre des entrepreneurs, de manière à assurer, par une action conjointe des entrepreneurs anglais et canadiens une communication hebdomadaire directe avec le Canada. Je ne suis pas prêt à dire jusqu'à quel point cette dernière suggestion serait praticable dans ses détails, mais je n'ai aucun doute que le gouvernement canadien serait prêt à écouter favorablement toute proposition raisonnable qui empêcherait l'anéantissement des importants objets que la province a eu en vue en établissant la ligne, ce qui aurait lieu si la ligne canadienne était forcée de succomber, comme il devra arriver bientôt, sous le poids de la concurrence maintenue par les subventions impériales.

Je prie votre grâce de recevoir comme excuse de la longueur de cette communication, le fait qu'en commun avec les sujets de Sa Majesté, en Canada, je ressens le tort immense auquel les intérêts de la colonie sont exposés, et j'entretiens le ferme espoir que votre Grâce, non seulement donnera une considération impartiale et sérieuse aux faits que je lui ai exposés, mais qu'aussi elle sera disposée à seconder les justes réclamations de cette importante partie de l'empire.

J'ai l'honneur de me souscrire,

De Votre Grâce, le très-humble serviteur,

(Signé,)

JOHN ROSE.

A Sa Grâce

Le Duc de NEWCASTLE,

Ministre des Colonies.

DOWNING STREET,

12 septembre 1859.

MONSIEUR,—Le Duc de Newcastle m'a enjoint de vous informer qu'il a sous considération votre lettre du 16 août, au sujet des contrats récemment passés par le gouvernement de Sa Majesté pour le transport des malles sur l'Atlantique, et attirant l'attention de Sa Grâce sur les droits de la ligne canadienne de steamers à la faveur du gouvernement impérial.

L'on m'a prié de vous informer que le Duc de Newcastle a le désir sincère que dans tout arrangement que l'on pourra adopter pour le transport des malles à l'Amérique Britannique du Nord, les intérêts du Canada ne soient pas négligés, et Sa Grâce regrette que lors des dernières négociations le gouvernement canadien n'ait pas eu la latitude nécessaire pour exprimer ses vues. Le Duc de Newcastle ne peut, cependant, discuter le mérite de votre lettre ou formuler une opinion; encore bien moins peut-il s'engager à rien vis-à-vis des mesures que le gouvernement entend adopter plus tard, pour la raison que le sujet de ces contrats est sous la considération d'un comité de la chambre des communes, et que tant que rapport n'aura pas été fait, nulle décision ne saurait être prise.

Sa Grâce ne peut donc que vous assurer l'attention qu'elle continue de porter aux intérêts de la colonie, en tant qu'elle est concernée dans cette affaire importante.

Je suis monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

C. FORTESCUE.

L'Honorable JOHN ROSE, écuyer.

91, VICTORIA STREET,

WESTMINSTER, 17 Août 1859.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur d'appeler l'attention de Votre Grâce sur une communication de date récente du gouvernement du Canada, au sujet du projet de transporter les malles de la Grande-Bretagne par l'Amérique Britannique jusqu'au Pacifique.

Dans un rapport du comité au conseil, en date du 13 juin dernier, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le gouvernement canadien expose qu'il est prêt, aux conditions y énoncées, à émettre à la disposition du gouvernement britannique, ou des parties qui pourront entrer en arrangement avec ce gouvernement, le service des malles du Canada par les bateaux à vapeur océaniques et par terre, de Liverpool à la Rivière Rouge, en payant la somme de £30,000 par année.

Il m'est inutile d'expliquer à Votre Grâce, au moyen d'arguments, les raisons qui ont engagé le gouvernement canadien à faire cet offre. Un pareil traité serait d'une grande importance pour la colonie; et l'entreprise, au moment actuel, serait elle-même d'autant plus importante que la réputation dont jouit aujourd'hui les steamers océaniques canadiens, est très-grande.

Je prie respectueusement Votre Grâce d'accorder aussi à bonne heure que possible sa favorable considération à cette proposition, et je serai heureux de pouvoir fournir toutes les informations qui ne l'ont pas encore été par les communications officielles dans les archives du département.

J'ai l'honneur d'être,

Milord Duc,

Votre obéissant serviteur,

JOHN ROSE.

Sa Grâce, le Duc de Newcastle,
Ministre des colonies.

DOWNING STREET,

12 Septembre 1859.

MONSIEUR,—Le Duc de Newcastle m'a enjoint d'accuser réception de votre lettre, en date du 17 du mois dernier, au sujet du transport des malles de la Grande-Bretagne au Pacifique par l'Amérique Britannique du Nord, et de l'offre du Gouvernement du Canada de placer à la disposition du gouvernement britannique le service des malles du Canada par les bateaux à vapeur et par terre, de Liverpool à la Rivière Rouge, en payant la somme de £30,000 par année.

Je dois vous informer qu'après avoir reçu une députation de la compagnie de transport du Nord-Ouest, et après avoir soigneusement considéré ses offres, ainsi que la communication reçue du Gouvernement du Canada, le Duc de Newcastle ne saurait être justifiable de recommander qu'une subvention si considérable (£80,000 en tout) pour un service aussi minime que le transport des lettres à la Colombie britannique et à l'Île de Vancouver, et que Sa Grâce, tout en reconnaissant la grande valeur tant pour ce pays que pour le Canada, d'une ligne de communication parfaite sur le continent de l'Amérique Britannique du Nord, espère que le délai actuel pourra résulter en un projet plus complet.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

C. FORTESCUE.

L'Honorable JOHN ROSE, Ecuyer.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Québec, 11 octobre 1859.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de Son Excellence le Gouverneur Général, des démarches que j'ai faites pour donner suite aux objets qu'avait en vue la minute du conseil du 18 juillet dernier.

A mon arrivée en Angleterre, le comité de la chambre des communes, nommé sur motion du chancelier de l'Échiquier, aux fins de faire une enquête sur le système d'accorder les contrats des paquebots de la malle, était spécialement occupé du contrat de Douvres et Calais, et il était probable que l'étude de cette question prendrait le reste de la session.

Néanmoins, l'on était si convaincu de l'importance d'interroger des témoins au sujet du service transatlantique, et de la manière dont les intérêts du Canada étaient compromis par le renouvellement du contrat Cunard et la passation du contrat de Galway, si la chose était possible avant la dissolution du comité, qu'après m'être abouché avec le bureau colonial et le président du comité, il fut convenu que mon témoignage serait pris, en mettant de côté la routine ordinaire.

Je vous transmets ci-joint, pour l'information de Son Excellence, une copie de ce témoignage, qui, néanmoins, d'après ce que j'ai appris, n'a pas été renvoyée à la Chambre, en conséquence de ce qu'elle était prorogée.

L'on ne pouvoit que s'attendre à ce que le comité formulât une opinion décisive sur les prétensions du Canada ; mais j'ai toute raison de croire que l'on entretient à ce sujet des sentiments très favorables à cette province.

Bien que l'on m'eût intimé que le système général d'accorder des subventions aux paquebots, et que les questions des contrats transatlantiques étaient sous la considération du comité, je considérai qu'il était de mon devoir de continuer formellement la correspondance que j'avais commencée avec sa Grâce le duc de Newcastle, et d'attirer l'attention du gouvernement sur la justice d'accorder des secours réels à l'entreprise canadienne.

En conséquence j'acheminai la lettre du 16 août dernier, dont copie, accompagnée de la réponse du sous-secrétaire d'Etat pour les colonies, est ci-jointe.

Mais il restait encore un autre moyen qui devait, suivant moi, concourir à nous faire atteindre le même but : j'attirai l'attention de Sa Grâce à l'offre de transporter les malles jusque au Pacifique, par les territoires britanniques en Amérique, et je fis valoir l'importance nationale qu'il y avait d'ouvrir une voie de communication à travers le continent ; ma lettre sur ce sujet, avec une réponse officielle, accompagnent pareillement la présente.

Enfin, j'essayai par les moyens en mon pouvoir de réveiller l'attention publique sur l'injustice que l'on avait faite à la province lors des derniers arrangements, et de faire connaître les avantages supérieurs que les voies canadiennes de communication offraient à l'Europe et à l'Ouest.

Le comité de la chambre des communes se réunira à l'ouverture de la session, et il est important que les intérêts de la province y soient représentés, d'autant plus que les conclusions auxquelles le comité pourra en arriver, et les recommandations qu'il pourra suggérer, détermineront en toute probabilité la nature et le montant de la subvention qui sera accordée.

Dans l'intervalle, je prends la liberté de suggérer que le sujet devrait de bonne heure être soumis au Gouverneur en conseil, afin d'adresser de la part du Canada une offre formelle au gouvernement britannique, à l'égard de l'accomplissement du service.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JOHN ROSE.

L'Honorable Secrétaire Provincial,

Etc., etc., etc.,

Québec.

ETAT concernant les Biens des Jésuites, fourni à l'Honorable Secrétaire Provincial, tel que voulu par la 5e Section, 16 Vict., ch. 163.

Revenu de l'an dernier, de quelle source, montant dépensé, et pour quelles fins, en détail.

Nom de la propriété.	Nombre d'acres originairement concédés avec la date.	No. d'acres concédés et taux par acre. *	Arrérages.	Lods et Ventes.	Cens et Rentes.	Moulins, fermes, etc.	Rentes foncières, et constituées.	Deniers reçus sur jugements, etc.	Deni's de com-mutation.	Bois, rente foncière, et droits.	Dépenses.		
											\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	$ cts.
Sillery	8979 arpents en superficie	Tout		0 00	10 19	4705 79	0 00	0 00	106 39	0 00	4822 37	Pour arpenta'e	\$ 339 98
St. Gabriel	119720 do ...	70714 arpents en superficie		0 00	21 82	12 79	0 00	0 00	0 00	0 00	34 61	Pour annonces	3 20
Notre Dame des Anges...	28224 do ...	Tout		0 00	31 71	106 05	865 20	0 00	81 72	0 00	1084 68	Salaire et commission des agents.)	2740 70
Delair	14112 do ...	Tout		0 00	14 41	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	14 41		
Biens dans Québec.....	Pas exactem. connu .....	.....		0 00	0 00	894 97	0 00	0 00	0 00	0 00	894 97	Dépenses des agents	1247 17
do dans Lauzon	2140 arpents en superficie	Tout		0 00	0 00	2 00	0 00	0 00	0 00	0 00	2 00	Balance.....	14216 62
Batiscan	282240 do ...	91804 arpents en superficie		0 00	143 43	100 00	0 00	0 00	0 00	2073 00	2688 16		
Cap de la Magdeleine.....	282240 do ...	20 do 1651		0 00	110 13	261 60	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00		
Isle de St. Christophe ...	80 do ...	.....		0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00		
Côteau St. Louis	96 do ...	31 arp. tel que d'après plan		0 00	12 63	20 50	0 00	0 00	0 00	0 00	33 13		
Pachoverie	Envir. 3 do ...	2½ do		0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00		
Banlieu de Trois-Rivières.	575 do ...	Tout		0 00	0 89	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 89		
Madousac.....	6 do ...	.....		0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00		
Laprairie.....	56448 do ...	53712 arpents		242 03	2188 52	1657 62	38 80	4845 48	0 00	0 00	8972 45		
				242 03	2533 73	7761 32	904 00	4845 48	188 11	2073 00	18547 67		\$ 18547 67

* N. B.—Taux général sur toutes les concessions jusqu'à la passation de l'acte d'amendement seigneurial de 1856, un denier de cens et rentes par arpent en superficie; depuis 1856 l'on charge de 40 centins à \$1 l'arpent, selon la localité.

F. T. JUDAH,
Commissaire aux Biens des Jésuites.

P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne.

BRANCHE DES BIENS DES JÉSUITES, } Québec, 31 Janvier 1860.
 Départ. des Terres de la Couronne, }

RAPPORT ANNUEL

Aux Trois Branches de la Législature, de *L'Hospice de St. Joseph de la Maternité de Québec*, incorporé en vertu de l'Acte 18 Vict., ch. 226, pour l'année expirée le 31 décembre 1859.

1. Noms des Membres :—

Dames L. C. PANET,
 “ H. D. TASCHEREAU,
 “ V. D. TETU,
 “ E. M. PELLETIER,
 “ H. M. CARRIER,

Dames T. P. BILODEAU,
 “ A. D. TASCHEREAU,
 “ C. D. TETU,
 “ M. METIVIER,
 “ E. M. LANGEVIN.

2. Nombre de personnes admises et soignées dans cet établissement, 24.

3. Dotation, aucune.

4. Etat général des affaires de la corporation :—

La corporation a acquis un lot et une maison situés dans la haute ville de Québec, et mesurant 85 pieds de front sur 53 pieds de profondeur ; le prix d'acquisition (£1,175 ou \$4700) n'a pas été payé, et il porte intérêt.

Les revenus de la corporation se bornent aux contributions et dons des membres et aux produits de leurs travaux, et à l'octroi législatif.

Etat des affaires de l'Hospice St. Joseph de la Maternité de Québec.

1859.	DR.		
31 Décembre..	Argent en main au commencement de l'année.....	£ 48 13 7½	\$ 194 73
“ “	“ reçu des pensionnaires	50 0 0	200 00
“ “	“ provenant d'un bazar.....	31 11 0	126 20
“ “	“ “ d'ouvrage	5 6 9	21 35
“ “	“ dons divers	61 11 1½	246 22
“ “	“ de la législature	150 0 0	600 00
		£347 2 6	\$1388 50
1859.	CR.		
31 Décembre..	Payé à compte du terrain	£100 0 0	\$ 400 00
“ “	“ intérêt sur £900.....	54 0 0	216 00
“ “	“ assurance, bois de chauffage, etc., etc., etc.,.....	83 5 2½	333 04
“ “	“ provisions	72 1 0	288 20
“ “	Balance en main.....	37 16 3½	151 26
		£347 2 6	\$1388 50

Balance due par l'institution sur le prix d'acquisition £800 0 0 ou \$3200 00

Québec, 31 décembre 1859.

M. L. C. PANET, *Président.*
 E. M. LANGEVIN, *Secrétaire.*

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1859.

TRANSMIS

En conformité des dispositions du 28^{me} chapitre des Statuts Refondus du
Canada, Section 24.

~~~~~  
IMPRIME PAR ORDRE DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE.  
~~~~~



QUEBEC ;

IMPRIMÉ PAR THOMPSON ET CIE., RUE STE. URSULE.

1860.

MATIÈRES.

	PAGE.
Rapport Général	5
Etats, Nos. 1 jusqu'à 7, relatifs aux dépenses	12
 CANaux:—	
Welland	14
Williamsburg	17
Cornwall	18
Bauharnais	18
Lachine	19
Chambly	20
Ecluse et digue de St. Ours	20
Ecluse et digue de Ste. Anne.....	21
Carillon et Grenville (canaux de l'Artillerie)	21
Rideau	21
Travaux sur l'Ottawa	22
Canal des Chats.....	23
Chemin du Portage-du-Fort.....	23
Travaux du St. Maurice.....	23
do Saguenay.....	24
Rivière Scugog et navigation intérieure du district de Newcastle	24
 AMÉLIORATIONS AUX HAVRES.	
Phares des lacs et rivières, phares flottants, etc., (en haut de Lachine).....	24
Noms et désignation des nouveaux phares.....	26
Havre de Penetangore ou Kincardine.....	26
Inverhuron.....	27
Port Elgin.....	27
Southampton.....	27
Ile Chantry.....	27
Owen Sound	27
Port Stanley.....	28
Canal de la Baie de Burlington.....	28
Relèvement de l'Ottawa.....	28
Agrandissement des canaux du St. Laurent.....	29
Remorqueurs provinciaux sur le bas du St. Laurent	30
do do haut du St. Laurent.....	33
Compagnie des Steamers Océaniques de Montréal.....	33
Edifices publics à Ottawa	34
Chemin de fer du Nord.....	35
Route de Métapédia	36
Route de Gaspé au St. Laurent	36
Route de la Grande Baie à la Malbaie	37
Route de Témiscouata.....	37
Déménagement de Toronto à Québec.....	37
 MATIÈRES DE L'APPENDICE.	
Appendice A.—Etats, Nos. 1 jusqu'à 7, relatifs aux dépenses.....	43
“ B.—Rapport de M. Rubidge, Assistant Ingénieur et Architecte, sur les Edifices Publics sous le contrôle du Département.....	52
“ C.—Rapport du surintendant du Canal Welland, avec Etats Nos. 1 jusqu'à 7.....	64
“ D.—Rapport spécial du Surintendant du Canal Welland, sur le trafic de 1859.....	78
“ E.—Rapport du Surintendant des Travaux de l'Ottawa, pour 1859.....	80
“ F.—Rapport du Surintendant des Travaux du St. Maurice, pour 1859.....	82
“ G.—Rapport de l'Ingénieur en chef sur les améliorations de la rivière Scugog, et la “Navigation Intérieure du District de Newcastle.”.....	84
“ H.—Rapport de l'Ingénieur en chef sur l'approfondissement des Canaux du St. Laurent.	93
“ I.—Instructions et rapport de l'Ingénieur en chef sur les phares projetés pour le fleuve et le golfe St. Laurent.....	105
“ J.—Etats des amendes imposées et dommages perçus en 1859, sur les Canaux de Bauharnais, Lachine et Chambly.....	126
“ K.—Etats des Fermages et Baux de Pouvoirs d'Eau sur les Canaux du St. Laurent et de Chambly.....	129
“ L.—Extrait du rapport de l'Ingénieur sur le relèvement de l'Ottawa.....	132
“ M.—Circulaire faisant certaines questions relativement au cours du commerce, et extraits des réponses reçues du Consul de Sa Majesté à Buffalo, du Président de la Chambre de Commerce d'Oswego, et du Surintendant du Canal Welland.....	133
“ N.—Tableau donnant les détails des mouvements des steamers océaniques.....	149

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'ANNÉE 1859.

A Son Excellence le Très Honorable Sir Edmund Walker Head,

GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD, ETC.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Conformément aux dispositions du 28^{me} chapitre des Statuts Refondus du Canada, section 24, le soussigné, commissaire des travaux publics, a l'honneur de soumettre à votre excellence un rapport général sur les divers travaux et édifices publics et autres branches du service public sous son contrôle et administration, pour l'année 1859.

Avant de faire l'exposé de la condition des différents travaux publics, il est peut-être plus à propos de faire remarquer que l'an dernier l'on s'est occupé particulièrement de l'administration des grands travaux de communication intérieure, touchant leur rapport comme source de revenu, et surtout des mesures à prendre relativement à ces travaux de manière à favoriser les intérêts commerciaux et l'avancement de la province.

En vertu d'une loi de la dernière session, le département a été réorganisé, et les principales dispositions de cette loi sont déjà remplies sans que le service public ait eu à en souffrir beaucoup.

Les dépenses générales du département ont aussi été surveillées avec attention, afin de produire une économie en rapport avec l'état des finances, et cela en autant que pouvait le permettre l'accomplissement efficace du service.

Il aurait été peu sage, cependant, d'adopter un système général d'économie sans connaître parfaitement les items sur lesquels on pouvait l'opérer, et dans cette pensée, il a été fait un tableau analytique dans lequel les dépenses sont ainsi classées :—1. Items de dépenses permanentes, comprenant le salaire du personnel, les frais de surveillance et d'administration ; 2^{me}. Items de dépenses qui, quoique permanentes, sont susceptibles de varier dans le montant, comme l'entretien, les réparations et les matériaux, ou le renouvellement et l'agrandissement des travaux ; et 3^{me}, les travaux dont l'étendue et les dépenses peuvent être contrôlées d'année en année, comme les nouveaux ouvrages ordonnés par la législature ou donnés à l'entreprise.

Comme on peut le voir par le tableau qui va suivre, la dépense collective de l'année dernière a été de \$929,231.09, ou de \$869,231.09, si l'on déduit l'avance autorisée par le parlement pour faire réparer le chemin de fer du Nord, et qui a été remboursée depuis. En 1858, elle s'élevait à \$1,071,014.38, ce qui donne une diminution de \$201,783.29 en faveur de cette année.

Le tableau suivant nous montre sous leurs chapitres respectifs les différents items de dépense :

1o. Dépense permanente du bureau principal et du personnel général du département, surveillance et administration de divers travaux, y compris une partie des frais courants de construction - - - - -	\$ 182,925 38
2o. Réparations ordinaires des travaux - - - - -	88,646 33
3o. Réparations extraordinaires, prolongement ou élargissement de travaux existants - - - - -	75,751 39
4o. Nouveaux travaux, tels que palais de justice, douanes, phares, havres, etc., à porter au compte des constructions - - - - -	349,404 41
5o. Anciennes réclamations pour dommages et autres provenant de contrats existants, réglées durant l'année - - - - -	81,146 67
6o. Service de remorquage et de la Maison de la Trinité, et extension postale, provinces d'En Bas - - - - -	67,483 79
7o. Déménagement à Québec - - - - -	23,873 12
8o. Avance législative au chemin de fer du Nord, remboursée depuis	60,000 00
	\$929,231 09

L'on s'est aussi occupé des travaux faits à des endroits éloignés, tels que glissoires, chaussées, estacades flottantes, etc., qui furent construits pour l'avantage public, mais qu'il vaudrait mieux céder aujourd'hui aux municipalités locales ou à des compagnies de particuliers. Les frais de gestion et de réparation et les demandes fréquentes de plus grands déboursés pour l'agrandissement ou l'entretien de ces travaux, dont le public ne retire pas d'avantages proportionnels, font qu'il est à propos de suivre à leur égard la même politique que celle qui a déjà été suivie pour les chemins et ponts dans les différentes sections de la province.

Mais tout en croyant que par ce moyen et par d'autres qui seront adoptés, l'on pourra opérer une grande diminution des dépenses, sous le rapport de l'importance cette question est subordonnée à l'adoption d'une politique rationnelle qu'il serait à propos de suivre à l'avenir au sujet des travaux plus importants de communication intérieure, et cela afin qu'ils puissent atteindre plus complètement le but pour lequel ils ont été entrepris. Il est de la plus haute importance de savoir à quelles causes attribuer la diminution constante du revenu de ces grands travaux publics, et aussi de trouver les moyens de les rendre non seulement plus productifs, mais encore beaucoup plus avantageux pour la province, en attirant chez elle cette partie du grand commerce de l'Ouest auquel lui donne droit sa position géographique.

Les grandes facilités de transport qu'offre le Canada par ses communications par eau et par chemin de fer ont fait redoubler d'activité ceux qui ont intérêt à faire valoir des routes étrangères pour conserver le commerce de transport qu'ils ont jusqu'ici usurpé. Il faudra des efforts constants de notre part pour développer dans toute leur étendue les avantages naturels du Canada et se tenir à la hauteur des circonstances. Il faut au commerce et à la concurrence qui en découle les routes les plus directes et les moins coûteuses, et devant ces avantages les considérations mineures disparaîtront. Surtout à l'égard du grain, ce grand article du transport, qui est massif et d'un bas prix dans les districts où il croît et qui entourent les grands lacs, la modicité des frais de transport est particulièrement à considérer, et c'est un sujet dont l'on s'occupe de plus en plus tous les ans, à mesure que les régions productives vont s'éloignant du lieu de la consommation. La position géographique du Canada et les moyens de communication par eau et par chemins de fer, voies qui sont sans rivales dans le monde pour la longueur et la sûreté, lui vaudront un jour, il y a lieu de le croire, de commander le commerce, si l'on prend les mesures voulues pour se l'assurer. La nécessité de ces efforts devient d'autant plus pres-

sante que durant l'intervalle de près de dix ans qui s'est écoulé entre l'achèvement des voies actuelles de communication par eau en Canada, et celles par chemins de fer qui ne sont achevées que depuis ces derniers mois, le commerce de transport a presque tout été absorbé par des routes étrangères, et si l'on permet que cet état de choses se continue, non seulement le revenu des travaux publics devra beaucoup en souffrir, mais aussi grand nombre d'entreprises nouvelles et importantes qui ont pris naissance pendant ce temps, et auxquelles se trouve si intimement liée la prospérité de la province.

Chaque année qui s'écoule pendant que ce commerce continue à se diriger par d'autres voies, ajoute aux difficultés qu'il y a de l'amener à nous, car l'influence du grand centre commercial des Etats-Unis—la cité de New-York—avec lequel il faudra lutter, s'étend jusque dans les pays producteurs les plus reculés. Et il ne faut pas oublier qu'en sus de cette influence, le Canada doit aussi rivaliser directement avec l'Etat de New-York lui-même, dont l'intérêt pécuniaire dans le succès des routes rivales ne le cède en rien à celui du Canada dans le succès des siennes.

En recherchant les causes auxquelles doit être attribuée la diminution du revenu des travaux publics, dont il a déjà été parlé, l'existence d'un aussi grand nombre d'autres nouveaux moyens de transport en cette province n'a pas été perdue de vue. L'on peut se faire une idée jusqu'à quel point les chemins de fer ont attiré à eux le commerce en consultant les états suivants du fret transporté par eux à l'est l'année dernière. Ces états ayant été obtenus des officiers de ces chemins eux-mêmes, peuvent être regardés comme exacts.

Chemin de fer de Welland (principalement du grain)	-	-	-	14,713 Tonn'x.
Chemin de fer Grand Occidental, do :—				
Fret complet parcours jusqu'au pont suspendu	-	-	22,700	
do do Toronto, 8,717 et Buffalo 2,984	-	-	11,701	34,401 do
Chemin de fer du Nord, complet parcours jusqu'à Toronto	-	-	-	24,897 do
Chemin de fer Grand Tronc :				
Parcours complet et partiel jusqu'à Montréal	-	-	56,763	
Sur cette quantité le chemin de fer du Nord a transporté et délivré au Grand Tronc la quantité indiquée plus haut pour ce chemin.	-	-	12,778	42,985 do
Le Grand Tronc, à part ce qui précède a apporté à Montréal et plus bas	-	-	-	23,913 do
Chemin de fer de Buffalo au lac Huron, jusqu'à Buffalo Transport par voie étrangère, 4500 tonneaux, parcours partiel 51,800	-	-	-	56,300 do
Total du fret acheminé à l'est par voie ferrée				197,209 do

Cependant, cette diversion de nos canaux vers nos chemins de fer est subordonnée à ce fait que si l'on prend le montant collectif des produits transportés et qu'on le compare à la merveilleuse augmentation du commerce de l'ouest, la part qui passe par les voies canadiennes est entièrement disproportionnée aux avantages offerts par notre position géographique et nos grands travaux. Il est vrai que le revenu des canaux de New-York a subi une grande diminution depuis 1851 jusqu'à ce jour—les péages de 1851 ayant produit \$3,703,999, et seulement \$1,812,280 en 1859,—mais cette baisse est due en grande partie à la réduction des taux de péage, car le tonnage est resté le même, tandis que celui de tous les chemins de fer a grandement augmenté, en dépit de la législation protectrice en faveur des canaux et des restrictions imposées au transport du fret en certaines saisons de l'année.

En faisant la part de la réduction relative des péages sur les canaux de New-York et sur les nôtres, la diminution de l'année dernière pour les canaux de New-York est loin d'avoir atteint la même proportion que celle subie par les canaux canadiens.

Mais en vue des efforts que fait actuellement la province pour démontrer d'une manière pratique les nombreux avantages qu'a la route du St. Laurent sur toutes les autres, soit par

chemin de fer ou par eau, comme voie de communication directe, non seulement entre les Etats de l'ouest et du nord-ouest de l'Amérique et l'Europe, mais aussi entre ces Etats et les Etats de l'est de l'Union, il s'agit de constater si les circonstances qui ont fixé les limites actuelles de la navigation n'ont pas assez changé pour exiger l'agrandissement des travaux, non pas dans le seul but de rendre ces entreprises productives, mais comme mesure nécessaire pour amener ce commerce dont ils seraient le débouché naturel, et jusqu'à quel point il serait aussi à propos d'établir de nouvelles voies de communication, principalement avec les Etats de l'est.

Le soussigné ne recommande pas que l'on entre avec précipitation dans une voie nécessitant de grandes dépenses sans examiner amplement, par des recherches minutieuses sur la direction actuelle du commerce et par une appréciation intelligente de ses tendances futures, s'il ne convient pas d'entrer dans cette voie. Il faudrait qu'il fut démontré, autant que la prévoyance humaine peut le faire, que le résultat ne sera pas seulement d'augmenter le fardeau qui pèse déjà sur le peuple, mais bien un avantageux rapport sous la forme de revenu direct des travaux ou le développement du commerce de la province.

Il est avéré qu'une très grande part, non pas seulement du commerce étranger de l'ouest, mais aussi des produits canadiens de cette direction, s'achemine vers la mer et les Etats de l'est par les voies américaines. Il est tout de même certain qu'en fait de transport pour le commerce en général, la voie la meilleure et la moins coûteuse est celle de la mer, des lacs ou rivières, car celle des canaux est rendue plus coûteuse par ses frais d'exploitation, de surveillance et de réparations, sans compter le coût primitif de sa construction. Pour le transport des articles volumineux, plus le bâtiment est grand, plus le voyage est long, et moins coûte le transport du fret. Mais il est également incontestable que par ses voies naturelles de navigation qui, à l'exception de 69 milles de canaux, embrasse toute la distance depuis Chicago jusqu'à l'océan, le Canada jouit des avantages d'une navigation naturelle à un degré auquel ne sauraient prétendre les Etats-Unis par suite de leur position géographique.

Cependant, les arrivages de grain aux ports de Buffalo et d'Oswego ont donné à eux seuls, durant les cinq dernières années, une moyenne de 1,313,227 barils de farine et de 27,527,088 boisseaux de grain, tandis que la moyenne des embarquements pour la mer aux ports canadiens ne s'est élevée qu'à 205,821 barils et 972,625 boisseaux.

Les embarquements de Toronto seuls, du 1er septembre au 31 décembre 1859, se sont élevés à :—

Barils de farine	- - - - -	63,627
Boisseaux de blé	- - - - -	805,224
Boisseaux d'orge	- - - - -	167,364

Sur ce nombre, il n'a été débarqué aux ports de Montréal et de Québec que 19,715 barils et 21,691 boisseaux de blé, ou seulement 2 pour cent environ de cette quantité de blé, le reste ayant été dirigé sur Oswego et sur d'autres ports américains du lac Ontario.

Tous les embarquements du Canada pour la mer ne se sont élevés, l'année dernière, qu'à 140,235 barils de farine, 58,029 boisseaux de blé, et 439,328 boisseaux d'autre grain.

Parmi les causes déjà indiquées, il s'en trouve sans doute qui, temporairement au moins, ont contribué à amener ce mauvais résultat. L'abolition des péages sur les chemins de fer de New-York il y a quelques années, et la forte concurrence que se font ces voies ferrées pour avoir le transport du commerce de l'ouest, sont la cause d'une telle réduction dans les prix de transport que les canaux de cet Etat ont dû, pour avoir une part de ce trafic, diminuer leurs péages à un tel point que le revenu est presque anéanti et que la dette encourue pour la construction de ces canaux est devenue une charge pour le trésor de l'Etat.

La législature de l'Etat de New-York a aujourd'hui devant elle plusieurs propositions qui pourront influencer grandement sur la direction future du commerce, et elles devraient nécessairement attirer l'attention de la province; car tout changement à l'égard de la direction du commerce dans les Etats voisins doit être suivi de près pour déterminer celle que nous devons donner au nôtre.

L'on a allégué que parce que les ports canadiens sont fermés pendant cinq mois de l'année, jamais le St. Laurent ne pourra, quand même la province ferait que ces travaux de communication intérieure soient les plus avantageux, attirer à lui ce commerce étendu

et varié de toutes les parties du monde, qui est nécessaire pour assurer en tout temps et à bon marché le transport du fret en Europe ; que cette interruption de cinq mois suffit pour neutraliser la supériorité des avantages que nous avons de pouvoir acheminer des produits jusqu'aux eaux où le flux et le reflux se font sentir, attendu que le prix plus élevé du fret océanique contre-balance le bon marché du transport à l'intérieur ; et de plus, que le manque de chargements à destination de l'ouest fait que le prix du fret océanique sera toujours plus élevé par le St. Laurent que par New-York et Boston, car à ces derniers ports l'on peut toujours compter sur des chargements de quelque espèce, tandis que sur le St. Laurent, un plus grand nombre de bâtiments que n'en peut occuper le commerce d'importation, doivent perdre le voyage à l'ouest et venir sur lest ; en un mot, que le tonnage de l'exportation doit égaler celui de l'importation, et qu'un centre commercial ne peut jamais grandir là où les opérations du commerce sont soumises à des interruptions alternatives, comme cela aura toujours lieu en Canada.

Quelque fortes que ces objections ont pu être autrefois, elles sont disparues aujourd'hui. Avant la construction de nos chemins de fer, quand l'exportateur de grain avait à attendre la flotte du printemps et de l'automne sur le St. Laurent,—flotte qui était alors si peu considérable, contrôlée par quelques propriétaires, et dont le départ n'avait lieu qu'à certaine saison de l'année,—quand les opérations de toute espèce étaient suspendues en hiver et que tous les marchés étrangers nous étaient inaccessibles, cette régularité qui est essentielle au développement du commerce était alors impossible.

Par nos steamers océaniques, qui font voile du St. Laurent en été et de Portland en hiver, et *vice versâ*, nous avons maintenant une ligne hebdomadaire de communication avec l'Europe tout le long de l'année, et sous le rapport de la vitesse, cette ligne est sans rivale. Son organisation et le succès qu'elle obtient ont fait disparaître ces objections que l'on a fait valoir avec tant de force contre le Canada et la route du St. Laurent,—que les relations commerciales se trouvaient interrompues pendant l'hiver,—vu que, par l'achèvement du pont Victoria et la ligne non interrompue de communication par chemin de fer ainsi ouverte entre Portland et toutes les parties du continent occidental, nous avons des voies de communication sûres et non interrompues avec l'Europe, et c'était l'absence de ces moyens de transport qui a nui si fortement au développement de notre commerce et empêché nos travaux publics d'être productifs. Les facilités de communication, entre le bord de la mer et les régions productrices de l'ouest, ainsi offertes par la route canadienne, sont de beaucoup plus avantageuses que celles de l'une ou l'autre des grandes cités commerciales de Boston et de New-York. Quant à cette dernière ville, sa navigation intérieure est aussi longtemps interrompue en hiver qu'au Canada, et quand elle est ouverte, elle est plus difficile, moins directe et plus coûteuse. Boston n'a pas de voie de communication par eau ; ce sont les chemins de fer qui font toute l'année les transports venant à destination de cette ville.

Si l'on considère la valeur de nos communications intérieures, soit par chemin de fer ou par eau, nous ne pouvons nous empêcher de reconnaître l'immense service qu'elles peuvent rendre en favorisant de plus directes relations entre les régions de l'ouest, ces immenses greniers de l'Amérique, et les Etats consommateurs de l'est. Il est constaté qu'il y est consommé cinq barils de céréales sur trois qui y sont exportés. Cette consommation seule donne lieu à un commerce de transport considérable au profit duquel nous devons justement espérer de participer, grâce aux avantages que déjà nos voies de communication peuvent offrir,—avantages qui peuvent être encore accrus par une nouvelle diminution dans le coût du transport et du transbordement, et par de nouvelles facilités pour l'emmagasinage des produits.

Les frais de déchargement, d'emmagasinage pour un mois et de rechargement sont aujourd'hui de trois centins le boisseau, et au moyen d'élévateurs et par l'application de machines d'invention moderne, ces frais peuvent être réduits à moins d'un centin. Ces améliorations peuvent plutôt se faire par des particuliers, mais l'utilisation du surplus de l'eau pour faire mouvoir les machines, et la location à prix réduits de terrains propices, quand elle peut se faire sans nuire aux travaux publics, pourraient être offertes avec avantage à des personnes disposées à placer les capitaux nécessaires dans ces entreprises. Il est satisfaisant de pouvoir dire que déjà de grandes bâtisses et de grands magasins d'entrepôt sont terminés, et que des arrangements à l'effet d'en construire immédiatement de plus

vastes sont sur le point d'être conclus. C'est là un des moyens importants d'assurer le bon marché du commerce de transport ; car, à moins de donner dans nos ports intérieurs les mêmes facilités de déchargement et de livraison qu'aux Etats-Unis, nous ne pouvons songer à commander le commerce.

La facilité d'emmagasiner les produits, lorsque le transport immédiat au marché n'est pas praticable, met le producteur ou l'expéditeur en état d'anticiper à un grand degré la réalisation de ses produits sur la garantie de connaissements et de reçus d'emmagasinage.

Il est satisfaisant de voir que cette considération importante n'a pas été perdue de vue par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc. Dans un rapport récent du directeur général aux actionnaires, il est dit :—

“ Quant au trafic de l'ouest, nous savons depuis longtemps que si les mêmes facilités
 “ monétaires n'étaient pas données aux expéditeurs de produits de l'ouest aux marchés de
 “ New-York et de Boston ou des ports intermédiaires, tels que Buffalo ou Oswego, qui
 “ leur sont accordées à présent par des lignes parallèles, nous ne pourrions nous attendre
 “ à ce que ces chargements se fassent par la route du Canada. C'est donc avec beaucoup
 “ de satisfaction que je puis dire que des arrangements ont été pris pour faire des avances
 “ sur des chargements à Toronto, Kingston, Montréal, Québec ou Portland, en déposant,
 “ là où se fait le chargement, les connaissements entre les mains d'agents accrédités. On
 “ ne peut trop estimer l'importance de cet arrangement, vu que nous sommes parfaitement
 “ en état de lutter avec succès contre ces lignes parallèles pour le trafic de l'ouest, et en
 “ vertu d'arrangements semblables, nous pourrions transporter des autres districts du Mis-
 “ sissippi, leurs produits qui sont ensuite manufacturés dans les Etats de la Nouvelle-Angle-
 “ terre ainsi que ceux destinés à l'exportation en Europe. ”

L'extension de ces facilités ne peut manquer de diriger le commerce de l'ouest vers notre route intérieure et de contrebalancer la grande influence que la position de New-York, comme centre de commerce, lui a donné pour s'attirer ce trafic.

On s'occupe sérieusement, à l'heure qu'il est, des améliorations à faire à ces grands travaux.

Le premier d'entre eux est le canal Welland. Si sa capacité n'est pas suffisante pour permettre aux navires des grands lacs qu'il relie d'y passer, et dont ces navires se serviraient, n'était sa capacité insuffisante, il est clair que le but dans lequel il a été construit ne peut être atteint.

On s'est enquis de la capacité et du nombre de vaisseaux engagés dans le commerce des céréales sur les lacs, et il paraît, d'après les rapports venant de sources sûres et indépendantes, que le tiers ou le quart de ces vaisseaux ne peut passer par le canal Welland, pendant que près des trois quarts des propulseurs sur les lacs d'en haut, dont on se sert principalement dans le commerce des céréales, sont trop grands pour descendre dans le lac Ontario.

Le soussigné s'abstiendra de dire jusqu'à quel point la diminution du commerce passant par ce canal est dû à l'ouverture de nouvelles voies de communication des lacs d'en haut et aux facilités commerciales offertes pour l'attirer ailleurs, attendu que ces questions peuvent fournir matière à la considération du parlement ; mais s'il est démontré d'une manière concluante que la diminution de son commerce est dû à ce que la capacité des écluses n'est pas adaptée aux vaisseaux des lacs d'en haut, il est évident que l'élargissement du canal Welland est aussi nécessaire à présent que sa construction l'était dans le principe.

Il ne sera pas hors de propos de mentionner ce fait important, que l'on tient de source certaine, que 14,800,000 minots seulement de grain ont été expédiés vers l'est des régions des lacs par le lac Ontario en 1859, contre 21,800,000 en 1858, 18,044,000 en 1857, et 23,800,000 en 1856.

L'attention est spécialement attirée sur ces faits et sur le chapitre relatif au canal Welland, ainsi que sur ceux contenus dans la correspondance qui se trouve à l'appendice.

Les mêmes raisons qui militent en faveur de l'élargissement du canal Welland, s'appliquent également aux canaux du St. Laurent. L'attention de l'ingénieur en chef a été dirigée sur la question du coût probable des améliorations à faire à ces canaux, et d'après son rapport, qui est très clair et très satisfaisant et qu'on trouvera dans l'appendice, il est

satisfaisant de voir que le coût de leur approfondissement ne dépassera pas les limites raisonnables.

Le creusement de ces canaux, dans le but de leur donner la même profondeur d'eau que le canal Welland, est un ouvrage qui ne devrait pas être retardé, quel que soit le système adopté à l'égard de l'agrandissement de toute la chaîne.

C'est un fait très significatif que l'Etat de New-York poursuit constamment l'agrandissement de ses canaux, malgré le fardeau qui pèse déjà sur le revenu général, qui augmente chaque année, et qu'il faille que le déficit de l'année dernière soit comblé par des emprunts ou taxes au montant d'une somme excédant \$3,500,000.

Des personnes qui, pendant plusieurs années, ont fait une étude spéciale du sujet du transport, ont souvent recommandé le projet de construire un canal qui relierait le St. Laurent au lac Champlain, et qui compléterait notre système de canaux ; dans leur opinion, la chose est surtout nécessaire pour faire prendre la route du St. Laurent à l'énorme quantité des produits de l'ouest qui sont absorbés dans les Etats manufacturiers de la Nouvelle-Angleterre, absorption qui a été différemment évaluée de 5,000,000 à 9,000,000 de quarts par an. On a prétendu de plus que le commerce de bois du Haut-Canada et de l'Ottawa trouverait ainsi un accès plus facile et moins cher aux marchés des Etats-Unis, et que le fret prodigieux du gros commerce qui approvisionne les Etats populeux de l'ouest, dont nous n'avons que peu ou point de part, passerait par les canaux du St. Laurent et de Welland.

Les arguments dont on se sert pour appuyer cette importante question ont été si souvent rendus publics par ce département et la législature, qu'il est inutile d'en faire ici une mention détaillée ; mais les considérations dont nous avons déjà parlé et qui nous font un devoir de constater l'effet des chemins de fer canadiens avant de se lancer dans aucune dépense considérable pour de nouveaux travaux de navigation intérieure, trouvent dans ce cas une égale application. Le Pont Victoria a fait disparaître, il est vrai, la grande difficulté du passé, le double transbordement nécessaire pour traverser le St. Laurent : mais ce déchargement pour les produits de l'ouest doit se faire quelque part avant d'arriver à ses destinations diverses aux Etats-Unis ; or, la question de savoir si, avec les nouveaux avantages qu'offrent nos voies ferrées, ce point ne pourrait pas être sur le St. Laurent, est aujourd'hui à la veille de recevoir une solution par l'expérience du moment.

Dans le cours de ses études sur les causes auxquelles doit être attribué le fait du peu de commerce qui prend la voie de nos canaux Canadiens, le soussigné a dû s'adresser à diverses personnes officielles et à des corps publics tant ici qu'aux Etats-Unis : il peut dire qu'il a reçu de tous des informations statistiques d'une grande valeur.

Il ne faut pourtant pas attacher trop d'importance aux rapports statistiques. Ils peuvent sans doute montrer l'état du commerce actuel, mais nous avons à pénétrer plus profondément dans les causes de sa tendance. La législation, une concurrence exagérée, l'aide des banques pour activer le chargement, les relations d'affaires et autres raisons, ont aussi leur influence et suffisent souvent pour neutraliser les avantages offerts par une voie sur une autre.

Le projet d'unir les eaux des lacs de l'ouest au St. Laurent au moyen d'un canal qui partirait du lac Huron et traverserait la vallée de l'Ottawa, n'a pas été négligé. Une exploration minutieuse et soignée vient d'être complétée ; on en trouvera dans un chapitre spécial le résultat, quant au coût présumé des constructions, aux avantages et aux difficultés des routes, le nombre des écluses et l'étendue de la navigation respective par lac, canal et rivière.

La navigation intérieure à partir du lac Supérieur, aussi bien que celle du fleuve et du golfe St. Laurent, ont pris une telle importance sous le double rapport de la sûreté et de l'expédition, qu'il y a lieu de signaler la nécessité de créer sur les grands lacs et le bas du fleuve St. Laurent, de nouveaux phares et de nouvelles marques sur les côtes de ce dernier. Il a été communiqué avec le bureau des phares des Etats-Unis et les commissaires des phares du nord de l'Ecosse au sujet de l'emploi du fer dans la construction de ces édifices : les informations qui ont été reçues de ces sources sont précieuses et ont été fournies avec beaucoup de courtoisie.

Le rapport de l'ingénieur en chef, à qui ces communications ont été adressées, se trouve plus loin ; il contient d'excellentes informations, et le soussigné recommandera vive-

ment la construction immédiate pour cette année de phares au Cap Whittle et aux Iles aux Oiseaux, comme y étant indispensables à la sûreté de la navigation.

A ce propos, et comme moyen de raccourcir encore davantage la route vers l'ouest par le Canada, on recommande de s'assurer si le golfe St. Laurent ne pourrait pas être navigable sans dangers plus longtemps qu'il ne l'est aujourd'hui, et si on ne pourrait pas trouver un havre qui permettrait toute l'année l'accès au territoire canadien. On croit que la glace du golfe durant la plus grande partie de l'hiver offre moins de dangers à la navigation que durant les dernières semaines d'automne ou les premières du printemps. Le moyen de résoudre cette question serait de faire faire par un steamer un voyage expérimental en hiver; il pourrait être accompli sans beaucoup de frais et ne serait pas sans quelque importance pour la province.

Au sujet des nombreux travaux que l'on a coutume de classer comme improductifs, (voir Etat No. 3, cédule A), et dont le coût brut s'élève à une forte somme, on doit se rappeler qu'un grand nombre de ces travaux sont des édifices publics occupés par les divers départements du service public et qui suffiront encore à cet objet pendant plusieurs années. D'ailleurs, on ne doit pas les considérer comme improductifs du moment qu'ils servent au service public; car ils valent par le fait à la province un loyer annuel, et diminuent d'autant chaque année les dépenses du revenu.

L'accroissement rapide de la province, sous le rapport de sa population, de ses progrès matériels et de ses intérêts sociaux, exigeait que l'on satisfît promptement aux besoins qui ont ainsi nécessité les dépenses. On verra en effet que lorsqu'ils seront terminés, ils embrasseront, à peu de frais additionnels, ce qui sera nécessaire au pays d'ici à plusieurs années, pour :

- 1.—L'administration de la justice,
- 2.—Les hôpitaux et les hospices d'aliénés,
- 3.—Les besoins d'éducation,
- 4.—Les exigences des postes,
- 5.—La perception du revenu,
- 6.—Les phares fixes et flottants,
- 7.—Les chemins à travers la province sur les routes principales.

Le rapport de l'assistant ingénieur et architecte qui fait connaître en détail l'état des dépenses sur les édifices publics placés sous la surveillance de ce département, se trouve à l'appendice B.

On verra d'après les Cédules qui accompagnent ce rapport que le revenu brut des différents travaux publics pour l'année dernière a été de \$287,183.20; les frais d'administration, d'entretien ordinaire, (sur lesquels la moitié des frais annuels du bureau principal sont portés au compte de cette branche du service), renfermant tous les items qui n'appartiennent pas proprement à la construction, s'élèvent à \$162,876.35.

A CE RAPPORT SONT ANNEXÉS LES ÉTATS SUIVANTS :

No. 1. Etat des divers travaux publics sous le contrôle de ce département et qui produisent un revenu, indiquant sous ses divers chapitres les dépenses faites dans le cours de l'année 1859, savoir :—pour construction, montant payé pour dommages, le total du coût de la construction *sous la surveillance de ce département*, jusqu'au 1er janvier 1860; aussi, le revenu brut en provenant pour l'année 1859, les frais de perception, le montant pour réparations et régie, et enfin le revenu net ou le déficit.

No. 2. Etat des travaux publics placés sous le contrôle de ce département inachevés et improductifs, mais sur lesquels on prélèvera des péages dès qu'ils seront en état de service, indiquant la dépense sur ces travaux pendant l'année 1859, savoir :—pour construction, réparation et régie, et le total de la dépense jusqu'au 1er janvier 1860.

No. 3. Etat de plusieurs travaux publics, édifices en voie de construction, sous le contrôle de ce département, ne produisant aucun revenu direct, mais employés pour le service public d'après l'autorisation des chambres, indiquant la somme dépensée à cette fin durant 1859, et le montant total déboursé jusqu'au 1er janvier 1860; de plus, le montant destiné aux réparations et à leur entretien pour le même laps de temps.

No. 4. Etat de différents services, indiquant la dépense encourue pour chacun d'eux par ce département en 1859.

No. 5. Etat des dépenses faites sous la surveillance de ce département pour réparations et régie des canaux de l'artillerie en 1859, et le revenu en provenant pour la même période.

No. 6. Etat détaillé des dépenses encourues, sous le contrôle de ce département, pour réparations et service des phares provinciaux pour 1859.

No. 7. Etat indiquant la somme totale dépensée, sous la direction de ce département, durant 1859, tel que détaillée dans les états précédents No. 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

CANAUX PROVINCIAUX.

CANAL WELLAND.

NAVIGATION.

Ce canal s'est ouvert le 1er avril ; le même jour les bâtiments ont commencé à y passer. Il a été fermé à cause de la glace le 8 décembre : navigation totale comprenant les interruptions, 252 jours.

LES INTERRUPTIONS.

Ces interruptions ont eu un caractère plus sérieux que de coutume, et ont été causées par des accidents arrivés aux portes d'écluse par le choc des bâtiments. La navigation du canal a été deux fois interrompue par cette raison. Le 30 avril, un bâtiment a brisé les portes de l'écluse No. 7, et en a suspendu le passage durant trois jours. Le 16 juin, le *Quebec*, de Kingston, a enlevé les portes de l'écluse No. 25, à la tête du niveau de Thorold ; l'eau s'y est aussitôt frayé un passage et a causé de graves dégâts sur la levée du côté de la montagne. En cette circonstance, les réparations ont atteint le chiffre de \$5,953, et la navigation a été arrêtée pendant 8 jours.

Comme mesures de précautions à l'avenir contre de tels accidents, on suggère de construire une paire de portes de garde dans la tranchée, à une faible distance de la 25me écluse ; le coût en est évalué à \$20,500 et sera porté au chapitre de construction.

Les tempêtes de mars et novembre ont causé des dégâts considérables aux jetées des ports de Colborne et Maitland. Les dommages faits par la première tempête ont été réparés, mais non les derniers. Il est proposé d'élever ces jetées afin de diminuer à l'avenir la possibilité de tels accidents. On estime les réparations à \$5,500, et l'élévation à \$7,000, qui sera portée au chapitre de construction.

RÉPARATIONS ET RÉGIE.

La dépense totale pour réparations et entretien de l'an dernier a été de \$37,524.87 ; dont \$17,791.24 ont été employés à réparer le dommage occasionné par le brisement des portes par suite de tempêtes ou inondations.

Le coût de régie et d'éclairage au gaz et à l'huile pour l'année a été de \$40,988.89.

Ces dépenses sont inférieures de beaucoup à celles de 1858, ainsi que le prouvent les chiffres suivants.

	En 1858.	En 1859.
Le coût des réparations était	\$61,960.40	\$37,584.27
Les frais de régie	42,559.23	40,988.89
	<hr/>	<hr/>
Réparations et régie	\$104,519.63	\$78,513.16

Ces chiffres serviront à prouver que tous les efforts ont été faits pour diminuer les dépenses, et que le but constant a été en même temps de tenir le canal en bon état, car une partie de la dépense de l'an dernier a été employée à la construction de portes de rechange, à des frais casuels, et pour élever et protéger la levée, afin d'admettre les bâtiments d'un tirant d'eau de 10 pieds.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Conformément à la résolution de faire à l'avenir du lac Erié le niveau supérieur du canal Welland, mesure dont la nécessité devient plus évidente d'année en année, il a été employé quatre cure-môles à vapeur durant tout le cours de l'an dernier à Allanburg, endroit où le niveau est le plus élevé, à élargir et à creuser le canal pour lui donner les dimensions voulues, c'est-à-dire 46 pieds de fond et 11 pieds de tirage aux eaux les plus basses du lac. Des 12½ milles que l'on était autorisé à entreprendre et qui devaient être faits, six ont maintenant les dimensions ci-dessus. La somme dépensée à ces travaux durant l'année dernière est de \$42,650. La somme nécessaire à l'achèvement sera de \$60,000 ; de plus, il faudra \$20,500 pour la construction d'une paire de portes de garde à Thorold, et \$7,000 pour élever les jetées des ports de Colborne et Maitland dont il a déjà été parlé. Ce qui formera un total de \$87,500 à porter aux frais de construction et nécessaires à la protection et à la conservation du canal, en même temps que pour compléter l'agrandissement du niveau supérieur en ce moment sous contrat.

Dans le rapport du surintendant (C) qui suit celui-ci, la cédule 1 contient les états détaillés de quelques travaux, y compris celui qui précède, qu'il a recommandés et pour lesquels il a été fait des octrois de deniers en 1854, 1858 et 1859.

Le coût total est porté à	-	-	-	£204,562
Le montant voté est de	-	-	-	76,715

Laissant une balance nécessaire pour leur achèv. de £127,847

Le soussigné est d'avis que ces travaux sont nécessaires à l'achèvement du canal comme ouvrage provincial, et que la balance ci-dessus soit octroyée aussitôt que l'état des finances le permettra; cependant, il considère essentiel qu'une somme de £21,875 au moins soit destinée aux travaux les plus urgents de ceux qu'il vient d'énumérer.

REVENU DES PÉAGES.

Le soussigné regrette d'avoir à constater une diminution de revenu que l'on doit en partie attribuer à la réduction des péages autorisée en juin 1859. Cette réduction s'élève à 30 pour cent; mais les recettes de 1859 ont été de 40 pour cent au-dessous de celles de 1858, et sont même inférieures à celles de 1849.

Voici les recettes des péages pour les quinze dernières années:—

1845 . . .	£19086	1853 . . .	£65002
1846 . . .	26524	1854 . . .	50691
1847 . . .	30135	1855 . . .	54429
1848 . . .	28076	1856 . . .	65392
1849 . . .	34573	1857 . . .	58109
1850 . . .	37925	1858 . . .	51942
1851 . . .	50460	1859 . . .	31036
1852 . . .	58273		

On voit que jusqu'en 1856 ces recettes sont toujours allé en augmentant, mais de cette année date leur diminution rapide. Il n'y a pas de doute que ces résultats sont le fruit des dérangements monétaires de 1857, de la récolte manquée de 1858 et de la dépression des affaires qui s'en suivit; mais l'on doit observer que l'ouverture et le développement de lignes de chemins de fer depuis l'Atlantique jusqu'au cœur du pays, la construction de nouvelles voies ferrées et la rude concurrence qui s'est établie entre toutes, ont dû nécessairement détourner une large part du trafic qui passait par ce canal.

L'on peut juger de l'effet que cette révolution a produit sur le trafic du canal Welland en comparant avec celui des trois années précédentes le chiffre des bâtiments qui l'ont traversé en 1859.

Nombre et tonnage des bâtiments.	En 1856.		En 1857.		En 1858.		En 1859.	
	Bâtiments.	Tonnage.	Bâtiments.	Tonnage.	Bâtiments.	Tonnage.	Bâtiments.	Tonnage.
Montant et descendant.	3359 3407	594266 584980	3167 3076	582285 566149	2856 2844	582406 566365	2223 2336	418922 636917
Totaux...	6766	1179246	6243	1148434	5700	1148771	4559	1055839
Moyenne par bâtiments	176 tonneaux.		184 tonneaux.		201 tonneaux.		232 tonneaux.	

D'où il est facile de voir que, tandis que le nombre des bâtiments a été en diminuant, leur jaugeage est allé en augmentant ; et que le résultat, néanmoins, a été une diminution dans le tonnage d'environ 10 pour cent, qui, ajoutée à la réduction des taux de péage en 1859, devra expliquer jusqu'à un certain point la diminution du revenu provenant de cette source.

Comme il était du plus vif intérêt de constater aussi approximativement que possible l'effet que le chemin de fer Welland, construit le long du canal, aurait sur le trafic de ce même canal, on a demandé au surintendant de faire un rapport à ce sujet, qui se trouve dans l'appendice D. Ce rapport démontre qu'en réalité, le chemin de fer n'a encore enlevé au canal qu'une faible partie de son trafic et qu'il a eu par le fait à créer le gros de ses affaires. Les facilités de transactions avec les banques offertes aux patrons de navires lui ont amené, est-il dit dans le rapport, un commerce qui autrement se serait dirigé sur les marchés par les routes américaines ; de même les vaisseaux qui, par leurs dimensions, ne peuvent entrer dans le canal, lui donnent leur chargement à Port Colborne.

Le montant d'affaires faites par ce chemin de fer s'élève à 14,713 tonneaux, charroyés dans 37 bâtiments, dont quatre n'avaient pu passer le canal. Les péages sur ce tonnage auraient donné \$2,896 au canal, de même que si les bâtiments avaient pu y entrer ils auraient produit \$480. De ce montant, 3,890 tonneaux ont été embarqués pour des ports anglais, et 10,823 pour des ports américains.

Et encore, sur ce trafic, la part que l'on peut légitimement considérer comme appartenant au canal, ne dépasserait-elle pas 4,208 tonneaux, dont les péages, s'ils eussent été prélevés, ne se seraient pas élevés à plus de \$841,60. Le reste a été créé ou ajouté par le chemin de fer.

Mais le fait qui doit le plus attirer l'attention relativement à la direction du commerce, c'est l'augmentation dans le nombre et la capacité de cette grande classe de propulseurs qui, par leurs dimensions, ne peuvent passer par le canal Welland.

A la demande du département, le surintendant s'est procuré une liste de tous les steamers et bâtiments anglais et américains qui sillonnent aujourd'hui les lacs de l'intérieur.

Nous donnons ici le relevé :—

132 steamers, jaugeant	67,079 tonneaux,
197 propulseurs	67,073 "
1007 goëlettes	205,884 "
93 bricks	26,992 "
59 barques	22,924 "
4 sloops	244 "

Total de leur capacité 390,187 tonneaux.

Le plus grand bâtiment qui puisse passer par le canal Welland est l'*Alexander*, de Port Dalhousie, de 423 tonneaux ; mais parmi les grands bâtiments marchands qui passent par ce canal, il n'y en a que peu dont la capacité excède 400 tonneaux.

Ci-suit le nombre des bâtiments de trop grandes dimensions pour passer par ce canal ainsi que leur désignation et l'indication de leur capacité :—

65 propulseurs, variant de 442 à 1223 tonneaux, et dont la moyenne est de 641 tonneaux	41,654 tonneaux.
59 steamers, de 402 à 2026 tonneaux—moyenne, 537 tonneaux	31,724 “
15 goëlettes, de 432 à 969 tonneaux—moyenne, 531 tonneaux	7,463 “
16 barques, de 430 à 765 tonneaux—moyenne, 498 tonneaux	7,975 “
5 bricks, de 434 à 547 tonneaux—moyenne, 559 tonneaux	2,797 “
	<hr/>
Total de leur capacité	91,613

Le tonnage collectif des bâtiments capables de passer par le canal Welland, est de 298,594, tandis que le tonnage de ceux qui en sont exclus par leurs dimensions s'élève à 91,613 tonneaux, près de 23 p. cent sur le nombre total. L'expérience a démontré, et c'est ce qui est assez bien compris aujourd'hui, que le moyen le plus expéditif et le moins coûteux d'acheminer le fret, c'est de se servir de la grande classe des propulseurs jaugeant de 600 à 1000 tonneaux. Le nombre de ces propulseurs augmente tous les ans, et ils sont exclusivement employés à diriger le cours du commerce sur les lacs supérieurs vers Buffalo et Dunkirk, pour alimenter le canal Erié, le New-York Central et les chemins de fer de New-York à l'Erié.

Il s'agit en conséquence, ainsi que nous l'avons dit plus haut, de constater si les avantages que possède le canal Welland par sa position géographique entre les grands lacs ne sont pas en grande partie neutralisés par l'insuffisance de ses dimensions, et s'il est nécessaire de l'agrandir pour pouvoir y faire passer les bâtiments marchands qui sont aujourd'hui de plus grandes dimensions qu'ils ne l'étaient lors de sa construction. La question d'agrandissement de tous les canaux sera abordée dans une autre partie de ce rapport.

REVENU PROVENANT DES LOCATIONS ET POUVOIRS D'EAU.

Depuis plusieurs années, la perception des fermages de pouvoirs d'eau dus au gouvernement a donné lieu à beaucoup de difficultés. L'on a dû recourir à des mesures énergiques pour en obtenir le paiement, et le surintendant a réussi à diminuer la balance de \$9,558.82, qui était due à la fin de 1858, à \$7,633.99 due en 1859. Le fermage annuel s'élève à \$8,021.08, et la somme perçue en 1859 a été de \$10,545.91. Le revenu brut pour 1859 s'élève à :—

Péages	\$124,145.78
Fermage des pouvoirs d'eau et baux	10,545.91
Amendes et dommages	4,176.82
Ventes de terres	200.00
	<hr/>
Total	\$139,068.51

LES CANAUX DE WILLIAMSBURG.

NAVIGATION.

Les canaux des Galops, de la Pointe aux Iroquois et de Jonction, forment actuellement un seul canal de 7 milles et demi de long. Ce canal et ceux du Rapide Plat et de la

Pointe Farran sont tous désignés sous le nom de canaux de Williamsburg, et M. Isaac Rose, qui habite Williamsburg, en a la surintendance.

Ces canaux furent ouverts le 30 avril et fermés par le froid le 5 décembre, ce qui donne pour 1859, 219 jours de navigation. Il n'y est survenu aucun accident ; le trafic n'a souffert aucune interruption, et pas un bâtiment n'a été retardé dans sa marche durant cette saison. Ces canaux ont été tenus en bon ordre.

Les eaux du St. Laurent ayant continué de monter l'année dernière au-dessus du niveau des grandes eaux de 1858, au point de submerger en plusieurs endroits le chemin de halage, il a été jugé nécessaire d'exhausser de 12 à 18 pouces ces endroits de la levée, et de consolider ces exhaussements avec de la pierre. Et pour empêcher les dégradations faites par le courant et l'action des hautes eaux, plusieurs parties de la levée ont été revêtues de pierres, formant un mur de cailloutage en dedans et en dehors.

Les quais dont il est parlé dans le dernier rapport comme étant en mauvais ordre ont été radoubés complètement, et il a été passé un contrat avec MM. Kilduff et O'Neil, de Kingston, pour la construction cet hiver de quatre jeux de portes de rechange pour les canaux de Williamsburg, et de trois jeux pour celui de Beauharnais. Les matériaux sont achetés et l'ouvrage se poursuit actuellement à Williamsburg. Ces portes doivent être prêtes vers l'ouverture de la navigation ce printemps.

CANAL CORNWALL.

Ce canal a été ouvert le 20 avril et fermé le 7 décembre, ce qui donne 231 jours de navigation, qui n'a été interrompue par aucun accident quelconque durant cette saison.

Généralement, les travaux ont été tenus en bon ordre sans beaucoup de dépenses, et ils sont aujourd'hui, à quelques légères exceptions près, en bonne condition.

Le quai à l'entrée d'en bas est tellement délabré que, sur une longueur de 277 pieds, il faudra reconstruire la superstructure.

La partie supérieure du quai de Dickinson's Landing est aussi beaucoup endommagée, et quelques-uns des caissons sur lesquels il repose ont cédé. Il s'agit aujourd'hui de savoir si ce quai doit être réparé, car, bien qu'il ait été d'une grande utilité dans les premiers temps de sa construction, il est rare que l'on s'en serve à présent.

Comme il n'y a que trois paires de portes de rechange, c'est-à-dire un jeu complet adapté à l'une ou l'autre des écluses à vanne, et un jeu pour l'écluse de garde,—il sera nécessaire, en cas d'accident, d'en avoir un autre jeu pour l'écluse de garde et une paire pour les portes inférieures des autres écluses.

L'on est entré en arrangement pour faire apporter de la pierre cet hiver, laquelle devra servir à consolider la levée à l'entrée supérieure, ainsi que celles entre les écluses 18 et 19.

Les sas de l'écluse de garde dont il était question dans le rapport de l'an dernier, ainsi que le *Queen's Wharf* à l'entrée supérieure, ont été reconstruits. Les portes de l'extrémité supérieure, pour alimenter le pouvoir d'eau sur le côté nord du canal, entre les écluses 17 et 18, dans la ville de Cornwall, ont été construites, et on pourra les utiliser dès que les batardeaux auront été enlevés. Le fermier a terminé le biez de décharge qu'il fallait faire pour utiliser ce pouvoir d'eau.

Les vannes des moulins sur le côté sud du canal sont temporaires et elles ont été construites par ces fermiers aux conditions stipulées dans le bail qu'ils doivent les entretenir en bon ordre, mais elles sont aujourd'hui en assez mauvaise condition pour entraver quelque peu la navigation, et les preneurs à bail ont en conséquence été invités à les reconstruire.

CANAL BEAUHARNAIS.

Ce canal a été ouvert le 19 avril et fermé le 29 novembre, ce qui donne 225 jours de navigation. La navigation a été interrompue pendant deux jours par le steamer *Whitby*,

qui a brisé les portes de l'écluse No. 9, le 28 novembre, mais elles ont été réparées sans retard, et les bâtiments ont encore pu passer avant que le canal ne fut fermé par les froids.

Les travaux ont été maintenus en bon ordre à peu de frais, et le volume d'eau s'est maintenu à neuf pieds de hauteur durant toute la saison.

Ainsi que mentionné plus haut, trois jeux de portes de rechange sont en voie de construction sur ce canal, et elles seront prêtes pour l'ouverture de la navigation.

Les écluses, maisons d'écluse, les ponts et bacs ont besoin de légères réparations. Deux de ces derniers auront besoin d'être refaits. Les levées, les murs de terrassement et les fossés nécessiteront quelque dépense pour être maintenus en bonne condition, ainsi que les chaussées à la tête du canal, qu'il faut exhausser et protéger contre l'action des eaux.

Le coût de ces réparations est évalué à \$5,532.50.

Les frais de réparation de l'année dernière se sont élevés à \$2,917.28.

Le montant des amendes perçues et dommages faits aux travaux durant l'année, s'élève à \$604.93, et pour les détails à ce sujet, voir l'appendice (J.)

Le surintendant a suggéré certains nouveaux travaux comme étant nécessaires. 1o. Un hangar pour mettre en lieu sûr l'outillage du canal. 2o. La reconstruction du quai à la Grosse Pointe. 3o. La construction d'un brise-lame pour le relier à la rive. Le coût de ces travaux est évalué à \$4,714.

FERMAGE DES POUVOIRS D'EAU, ETC.

Le surintendant a transmis un état (appendice K) des pouvoirs d'eau et des quais et autres propriétés donnés à bail sur la ligne du canal, d'après lequel on peut voir à une seule exception que tous les locataires doivent des arrérages. La somme annuelle de ces fermages s'élève à \$1,257, et il maintenant dû au gouvernement \$3,715.50. Des mesures seront prises pour que ces arrérages soient payés aussitôt possible.

RÉCLAMATIONS.

Les arbitres provinciaux, nommés en vertu de l'acte 22 Vict., ch. 28, sect. 41 à 45, ont rendu leurs décisions sur presque toutes les réclamations pendantes qui ont été faites pour dommages causés par la construction des chaussées à la tête du canal Beauharnais.

Le nombre des réclamations à l'égard desquelles ils ont décidé est de 461. Le montant collectif de ces réclamations s'élevait à \$132,002.09, et la somme adjugée est de \$11,810.90.

Le soussigné recommande que le montant de ces adjudications figure dans le budget de cette année.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été ouvert le 21 avril et fermé le 30 novembre, ce qui donne 224 jours de navigation, qui n'a pas été interrompue de la saison, excepté pour la 2e écluse à laquelle il a fallu mettre un nouveau jeu de portes, celles qui y étaient n'étant pas assez fortes; mais ce retard, qui n'a duré que 24 heures, n'a été éprouvé que par cette partie du canal, car la circulation était libre en amont.

Le canal a été maintenu en bonne condition, et les eaux du fleuve ayant conservé un niveau élevé pendant toute la saison, il n'a pas été difficile de conserver la quantité d'eau nécessaire à l'alimentation des moulins, mais si grande est l'augmentation des machines et l'usage de l'eau par les moulins établis sur la ligne du canal, qu'il est beaucoup à craindre que lorsque le fleuve redescendra à son niveau ordinaire, il n'y aura pas suffisamment d'eau pour les faire fonctionner toutes, sans laisser entrer dans le canal un courant qui pourrait devenir un sérieux obstacle à la navigation. L'agrandissement de la tranchée, que des rapports antérieurs ont si souvent représenté comme nécessaire, devrait être commencé de bonne heure, tant pour l'avantage de la navigation que pour le fonctionnement des usines établies sur le canal.

Le besoin d'un magasin sur ce canal pour mettre en sûreté l'outillage du canal, se fait grandement sentir, et il est aussi nécessaire que des maisons soient construites pour les

éclusiers et garde-ponts qui sont de service à toute heure. Le coût de ces maisons est évalué à \$21,000.

Une autre somme de \$6,000 est nécessaire pour achever l'estacade flottante (*boom*) du bassin du canal Lachine, pour laquelle des piliers ont été construits en 1857.

Le surintendant démontre comme très nécessaire la construction de nouveaux déversoirs aux écluses 3 et 4, au lieu de faire servir comme tels les murs des anciennes écluses ; mais comme il est possible que les écluses actuelles soient prochainement agrandies, et que cela donnera lieu à des changements dans la position des travaux, leur construction sera retardée aussi longtemps qu'il sera prudent de le faire.

Les réparations d'une nature générale qui seront nécessaires durant l'année sont évaluées à \$7,711.

Ce sont le jointoyement des murs d'écluses et la réparation de portes d'écluses, de ponts fixes et de ponts-levis, de déversoirs, de quais et d'estacades flottantes, de levées du canal et de murs de terrassement.

Un tableau des amendes et indemnités pour dommages perçues sur ce canal l'année dernière et s'élevant à \$229.80, est inséré dans l'appendice (J.)

FERMAGES DE POUVOIRS D'EAU, ETC.

D'amples détails sont aussi donnés (Appendice K) à l'égard des fermages de pouvoirs d'eau et autres privilèges sur ce canal, qui sont d'un rapport annuel de \$11,548.00. Depuis quelques années, certains fermages sont restés en arrière pour diverses raisons alléguées, mais d'après les règlements établis à l'égard des fermages de pouvoirs d'eau sur tous les canaux, le paiement en sera strictement exigé à mesure qu'il deviendra dû.

La somme perçue en 1859 a été de \$17,009.

CANAL CHAMBLY.

La navigation sur ce canal a commencé le 15 avril et s'est continuée sans interruption jusqu'au 3 décembre—233 jours.

Le surintendant a transmis un état des réparations faites aux écluses et aux ponts l'année dernière par les éclusiers et gardiens de ponts, sous la direction du surintendant local, et aussi de celles que l'on se propose de faire faire par les mêmes hommes avant l'ouverture de la navigation ce printemps. Le coût des réparations pour cette année est évalué à \$2,590.

Le canal a été tenu en bon état de fonctionnement, et il est satisfaisant de pouvoir dire que la circulation y augmente constamment. Le revenu a augmenté de \$11,263.22 en 1858, à \$16,019.32 en 1859. Il y a une amélioration sensible dans le commerce, et le nombre de steamers naviguant entre l'Ottawa et Whitehall va toujours en augmentant. Quand le canal Champlain, qui doit relier le lac de ce nom à la rivière Hudson, sera achevé, le commerce recevra une nouvelle impulsion et il importe, par conséquent, de maintenir ce canal dans une condition efficace.

Il faudra un canal de décharge à Wood's Creek pour protéger les levées, et aussi pour empêcher que le lit du canal ne s'élève, car il en coûte beaucoup chaque année pour en faire le curage.

Le montant perçu comme indemnité pour dommages faits cette année au canal par les navires, est de \$91.07. Fermages perçus, \$20. Fermages dus, \$980.50.—Voir app. J. et K.

ÉCLUSE ET DIGUE DE ST. OURS.

Cette écluse a été ouverte du 5 avril au 3 décembre, et la navigation a continué sans interruption pendant toute la saison, qui a été de 243 jours.

Cette année, les travaux ont été maintenus en bon ordre à peu de frais, mais aujourd'hui l'écluse et la digue ont besoin de réparations. Les anciennes portes ne sont plus solides, et l'on a l'intention de les remplacer par de nouvelles au printemps.

La digue a cédé à ses deux extrémités, et la charpente du tablier a baissé considérablement. Il faut qu'il soit exhaussé à la hauteur voulue et consolidé avec de la pierre. Les réparations de l'écluse et de la digue cette année, sont évaluées à \$3,075.

ÉCLUSE ET DIGUE DE STE. ANNE.

Cette écluse a été ouverte à la circulation du 15 avril au 28 novembre, et la navigation a duré 225 jours sans interruption. Les portes de l'écluse servent depuis 19 ans, c'est-à-dire depuis la construction de cette écluse, et elles sont encore en bonne condition de service.

La digue en avant de l'écluse est en mauvais ordre, mais elle pourra encore durer quelques années. Celle au pied de l'écluse aura besoin cette année d'être reconstruite au-dessus de l'eau, et un nouveau pont sera aussi nécessaire au-dessus de la dalle du moulin. Pour cette année les réparations sont évaluées à \$1,250.

Le besoin d'une maison d'écluse et d'un bureau pour le percepteur se fait grandement sentir.

Il est satisfaisant de pouvoir dire qu'à cet endroit la circulation augmente constamment. Le revenu de 1859 est de \$5,654.17, ce qui donne une augmentation de \$746.76 sur l'année précédente.

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

(CANAUX DE L'ARTILLERIE.)

Ces canaux furent ouverts le 29 avril, et la navigation a continué sans interruption jusqu'au 28 novembre—214 jours.

Ces canaux étant si éloignés d'Ottawa, et d'un accès difficile pour le surintendant du canal Rideau qui habite cette ville, la surveillance pour cette raison a été dévolue à M. Sippell, le surintendant du canal Lachine domicilié à Montréal, et un conducteur local, M. Thompson, ouvrier expert, a été placé sous son contrôle.

Le rapport de M. Sippell sur ces travaux contient les mêmes renseignements que ceux déjà reçus par ce département, c'est-à-dire qu'ils sont dans une très mauvaise condition. La localisation de ces canaux et le peu de trafic qui y passe font qu'il est à propos de faire le moins de dépense possible pour leur entretien ; mais ils sont dans un tel délabrement que pour les tenir ouverts il a fallu encourir, sous l'autorité du conseil, une dépense de \$5,025 pour reconstruire le sas de la première écluse de Carillon. Le mur a été démoli et sera refait en mars et avril prochains.

Des matériaux ont également été achetés pour d'autres réparations à faire sous la direction de M. Thompson, qui a déjà beaucoup fait pour mettre ces canaux en meilleur état. Le chenal de l'entrée supérieure du canal de Grenville, qui était devenu très bas, par une négligence de plusieurs années, a été approfondi, à l'aide d'un cure-môle employé à cet effet, de 4 pieds et demi aux eaux basses.

L'on se propose de continuer ce curage au printemps et d'enlever les amas de sable qui se sont faits dans d'autres parties du canal, et cette dépense, jointe à celle des autres réparations qu'il faudra faire aux levées du canal, aux portes d'écluse, etc., est évaluée pour cette année à \$2,546.

Autrefois ces canaux fonctionnaient sous les règlements de l'artillerie, qui sont aujourd'hui abolis, et les règles et règlements en force pour les canaux provinciaux leur ont été appliqués. Le tarif des péages sur ces canaux, ainsi que celui du canal Rideau, ont besoin d'être révisés, et il en sera établi un autre pour le printemps.

CANAL RIDEAU

Ce canal a été ouvert le 16 avril et fermé le 23 novembre à Ottawa, et le 30 novembre à Kingston, ce qui fait 222 jours de navigation.

Il y a eu une interruption de sept jours, la digue de Smith's Falls ayant été brisée le 8 mai. Elle a été mieux reconstruite, et elle peut être considérée maintenant comme durable.

Dans son rapport annuel, le surintendant a fait un exposé de la condition actuelle de ce canal, qu'il a fait suivre d'une estimation du coût des réparations qu'il considère comme indispensables pour le mettre en bonne condition de fonctionnement,—laquelle s'élève à \$6,053.43, et d'une autre estimation de \$1,668.40 pour d'autres réparations qu'il dit être très nécessaires. Les deux estimations réunies forment un total de \$7,721.82.

Durant la dernière saison, il a été nécessaire, en quelques cas, de prendre des mesures spéciales pour empêcher la détérioration de certains travaux, et par conséquent l'interruption de la navigation. Avec l'autorisation du conseil, il a été passé des contrats pour la reconstruction du mur d'appui et du busc de l'écluse de Black Rapid, et d'une partie de l'aile inférieure de l'écluse de Brewer, et pour renouveler les portes d'écluse. Ces travaux seront terminés de bonne heure ce printemps.

Cette ligne de navigation artificielle de 127 milles de longueur, avec ses 47 écluses, ses digues, déversoirs et vannes de décharge, a été remise à ce département en si mauvais ordre, que les frais de réparation et d'entretien se sont élevés et s'élèveront encore pendant plusieurs années, à une plus forte somme qu'à l'ordinaire, c'est-à-dire tant que ces travaux ne seront pas en meilleur état. C'est un système de navigation qui se ressent directement de toutes les inondations du pays qu'il traverse, et pour le mettre à l'abri de leurs atteintes, il faudrait que les travaux d'art et ce qui sert à régler le niveau de l'eau fussent construits sur les principes les plus approuvés, et que la surintendance fût efficace sous tous les rapports.

La question de diminuer le personnel sur cette ligne doit donc être abordée avec réserve, et elle a été l'année dernière un sujet de sérieuse considération pour ce département ; mais la spécialité de cette navigation, et la nécessité d'une surveillance active exercée par des personnes d'expérience pour prévenir les accidents, font qu'il n'a encore été diminué que très peu. Cette question, cependant, se discute actuellement dans tous ses détails.

Le revenu de l'an dernier n'a atteint que le chiffre de \$6,866.72. Il ne présente qu'une légère augmentation sur celui de 1858, et provient principalement du trafic local. Les produits de la forêt fournissent la plus grande part du tonnage. Les mines de fer ne font justement que commencer à augmenter le commerce de transport, et le voiturage des produits agricoles augmente un peu.

L'on pense que le revenu pourrait être augmenté par une révision judicieuse du tarif actuel des péages, qui sont très modiques et tout à fait disproportionnés aux facilités obtenues en échange, et il pourrait être encore ajouté à cette augmentation en utilisant les pouvoirs d'eau aujourd'hui improductifs sur plusieurs points du canal.

Il a été ordonné une étude dans ce but, et l'on espère que sous peu il sera pris des mesures pour que le surplus de l'eau et le terrain nécessaire à son exploitation soient mis en adjudication publique. Cela donnera naissance à plusieurs industries, et favorisera la colonisation du pays, tout en augmentant le commerce de transport.

Si, après mûre considération, l'on trouve qu'il est possible d'opérer les économies projetées, et que l'augmentation du tarif donne le résultat que l'on en attend, le soussigné a l'espoir qu'avec le surcroît de revenu provenant du fermage des pouvoirs d'eau, le déficit sera en grande partie comblé.

TRAVAUX SUR L'OTTAWA.

Les différents travaux sur l'Ottawa et ses territoires, faits pour faciliter la descente des bois, et placés sous la direction de M. Horace Merrill, sont représentés par lui dans son rapport (appendice E) comme étant généralement en bon ordre, et comme ayant fonctionné d'une manière satisfaisante l'année dernière.

Les ouvrages nécessaires à leur entretien, c'est-à-dire pour réparer l'usure de la saison, ont été commencés à l'époque des basses eaux, l'automne dernier, temps où ils pouvaient être faits avec le plus d'avantage, et aujourd'hui ils sont bien avancés. Quelques réparations sur les rivières Madawaska et Gatineau, qui avaient dû être retardées jusqu'à l'hiver, se font en ce moment, et elles seront terminées au temps prescrit.

Les digues et la glissoire des Rapides de Carillon, commencées en 1857, ont été achevées cette année, et les pièces de bois les plus fortes peuvent maintenant y passer dans les basses eaux, et avec moins d'hommes que ces années dernières.

Deux autres améliorations d'importance, dont il est question dans le rapport de l'an dernier, ont été entreprises.

La première est l'exhaussement de la digue, aux Grandes Chutes de la Madawaska, au moyen duquel la partie dangereuse du courant à Ragged Chute est disparue, c'est-à-dire recouverte d'une eau assez profonde pour y placer sur un grand espace une estacade flottante.

La seconde est le renouvellement des ouvrages sur le bras sud de la Pétéwawa, construits à l'entreprise il y a environ seize ans. Ces travaux, donnés à l'entreprise, sont commencés et seront terminés et prêts pour le printemps.

Il est entendu que pour ces améliorations il sera exigé des péages suffisants pour subvenir aux frais d'entretien, de renouvellement et d'administration, et pour payer l'intérêt des déboursés.

Une autre amélioration a été demandée, et aux mêmes conditions, par les fabricants de bois :—c'est le placement d'une estacade flottante aux Rapides des Chenaux, sur la Rivière Ottawa. Les fabricants de bois du Haut-Ottawa sont très intéressés à cette amélioration, car, à cet endroit de la rivière qui embrasse les rapides du Calumet, de la Montagne et du Portage-du-Fort, une grande quantité de bois va se perdre tous les ans dans le lac des Chats par les rapides des Chenaux. Le coût de cette estacade est évalué à \$4,500. Les intéressés ont offert de la construire cet hiver à leurs frais, sous la direction du surintendant, comptant qu'il seront remboursés par un crédit affecté à cette fin, et à cette condition et après avoir consenti à un péage, ils ont été autorisés à la faire, et les travaux se poursuivent actuellement.

Le pont suspendu de l'Union, à Ottawa, qui est sous le contrôle de M. Merrill, est une importante voie de communication, qui a rapporté cette année à \$1,866. Les poutres du tablier, qui servent depuis 18 ans, sont très endommagées et ne sont plus sûres; il est en conséquence recommandé qu'on les remplace par des traverses en fer forgé, afin d'éviter à l'avenir la nécessité d'interrompre le trafic pour faire des réparations. Le planchéiage et la balustrade peuvent être renouvelés en bois, attendu qu'on peut faire ce travail en tout temps sans interrompre la circulation. Le coût de ces réparations est évalué à \$3,500, et cette somme devrait figurer dans le budget de cette année.

Il faudra une autre somme de \$4,000 pour reconstruire la glissoire de Hull, qui est très endommagée, et quoiqu'avec du soin et des réparations elle pourrait encore servir pour la saison prochaine, on ne pourrait pas compter sur elle pour une autre année.

CANAL DES CHATS.

Il n'a été fait l'année dernière aucune nouvelle dépense pour ce canal; et pour les raisons données dans le précédent rapport annuel du département, les travaux restent suspendus.

CHEMIN DU PORTAGE-DU-FORT.

L'entreprise n'étant pas terminée à l'entrée de l'hiver, il est devenu nécessaire d'arrêter les travaux de ce chemin d'ici au printemps. Il reste encore à faire quelques abattis, quelques nivellements et environ soixante toises de pierre à poser pour terminer l'entreprise, et quelques semaines ce printemps suffiront pour achever ces travaux, dont le commerce du Haut-Ottawa devra retirer tout l'avantage.

TRAVAUX DU ST. MAURICE.

Les différents travaux construits par le gouvernement sur cette rivière pour faciliter la descente des bois, ont bien fonctionné l'année dernière, malgré que l'eau se soit élevée à la hauteur jusqu'ici inconnue de 23 pieds. Pour la modique somme de \$543.21 dépensée en réparations, ils ont été maintenus en bon ordre, et autant qu'on peut le voir, les réparations de cette année n'excéderont pas cette somme.

L'on a opéré cette année une nouvelle économie dans les frais d'administration en réunissant la charge de paie-maître à celle du surintendant; mais il y a peu d'espoir, quant à présent, de pouvoir réduire les frais dans la proportion du revenu provenant directement des droits de glissoire.

Les frais d'entretien pour 1859 sont de	- - -	\$7,234.54
Et le revenu a été de	- - -	2,121.84

Comme de raison, le revenu indirect provenant des droits de la couronne sur les billots de sciage et les bois tirés, et des fermages de coupes de bois, n'est pas entré en compte. L'an-

née dernière, cinq personnes seulement ont fait du bois sur cette rivière; mais il paraît que cette année l'on en compte pas moins de *quatorze*. L'on peut donc s'attendre que le revenu augmentera, et dix fois la quantité de bois qu'elles feront pourrait passer par ces travaux sans nécessiter l'augmentation du personnel actuel.

Comme il se peut que les travaux du gouvernement sur le St. Maurice ne soient pas connus généralement, le rapport du surintendant pour l'année dernière (appendice F), qui contient un exposé concis du coût, de l'étendue, de la position, de l'administration et du revenu de ces travaux, est annexé au présent.

TRAVAUX DU SAGUENAY.

Faits pour faciliter la fabrication du bois.

Les travaux désignés, par de précédents rapports de ce département, comme ayant été entrepris pour faciliter la fabrication du bois sur le Saguenay, sont à la veille d'être achevés, et l'on espère qu'ils seront prêts à servir pour la prochaine descente des bois ce printemps. Plus d'un mille de la grande glissoire est fait, et les fondations du reste sont posées. L'on dit le travail bien fait et les matériaux bien choisis. Les digues déjà faites opèrent le résultat voulu, et elles ont résisté à la crue des eaux, l'année dernière, d'une manière très satisfaisante.

Le tarif des péages se prépare actuellement, et il sera arrêté avant l'inauguration des travaux ce printemps.

RIVIÈRE SCUGOG ET NAVIGATION INTÉRIEURE DU DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les travaux récemment commencés ont été suspendus à la fin de 1858, et comme ils n'ont pas été repris en 1859, ils se trouvent encore dans la même condition où ils étaient lors du dernier rapport annuel de ce département. La dépense portée au compte de construction en 1859, au montant de \$7,640.14, est la balance due à l'entrepreneur pour ouvrage fait l'année précédente, et pour une pompe aspirante achetée pour l'usage des travaux.

L'attention de ce département ayant été attirée sur la condition des améliorations sur les rivières Scugog et Bobcaygeon, que le gouvernement a entreprises pour faciliter la communication entre les townships éloignés, et des renseignements ayant été obtenus, l'on a jugé à propos, avant de faire de nouveaux déboursés à ce sujet, que l'ingénieur en chef de ce département fît une inspection minutieuse de ces travaux, et qu'il fît rapport de leur condition, et transmît en même temps une évaluation du coût de leur achèvement, tout en suggérant telles mesures qui seraient nécessaires pour leur conservation et leur efficacité futures.

Cet officier en a fait l'inspection et son rapport sur ces travaux se trouve dans l'appendice G. Il renferme presque tous les renseignements désirables à ce sujet; mais pour avoir une juste estimation du coût de leur achèvement, l'on a jugé nécessaire de faire faire le relèvement et des profils de la rivière Scugog, mais comme ils sont encore incomplets, le département doit attendre qu'ils soient terminés pour décider relativement à ces travaux.

PHARES DES LACS ET RIVIÈRES, PHARES FLOTTANTS, ETC.

En haut de Lachine.

Les trois bateaux en fer servant de phares sur le lac St. Louis, et dont il est parlé dans le dernier rapport comme ayant été donnés à l'entreprise, ont été achevés et utilisés à la fin de l'année dernière. Ils ont été trouvés bien adaptés au service pour lequel ils ont été construits; cependant, celui d'en haut, dans le lieu exposé où il se trouve, et par la grande élévation qu'il faut donner à sa lumière, fatigue beaucoup dans la grosse mer. Il sera toutefois remédié autant que possible à cet inconvénient, lorsqu'on replacera ce phare à son poste le printemps prochain.

Les Phares et autres travaux qui font partie de cette branche du service dirigé par ce département, ont été maintenus en bon ordre durant la saison, en faisant à la plupart d'entre

eux des réparations ordinaires. Dans quelques cas, il a été jugé indispensable de construire des ouvrages pour les garantir des effets des tempêtes qui ont été plus fortes qu'à l'ordinaire, l'eau ayant été très haute depuis quelque temps. Il sera nécessaire cette année de construire plusieurs travaux de ce genre.

Le service pour fournir les approvisionnements aux différentes stations a été fait à l'entreprise d'une manière satisfaisante et à beaucoup moins de frais qu'auparavant.

Ci-suivent les travaux d'entretien mentionnés comme étant différents des autres :—

La construction d'une nouvelle jetée à la Grosse Pointe sur le lac St. François. Réparation des fondations du phare de la Pointe McKie. Achat d'un terrain et construction d'une maison pour le gardien, et ouvrages de protection pour le phare et la maison du gardien de l'Île aux Cerisiers. Nouvelles fondations et changements à faire au phare de la batture dite *Jack Straw Shoal*, fleuve St. Laurent. Réparation et protection des bâtisses à Nine Mile Point. Consolider les fondations du phare de la Presqu'Île, sur le lac Ontario, et le réparer.

Divers changements ont été faits à la maison du gardien sur l'Île Mohawk, et il a été établi un passage de cette maison au phare. A la Longue Pointe, sur le lac Erié, une nouvelle maison a été bâtie pour le gardien, et la tour du phare a été réparée. Le phare et la maison ont été protégés contre l'action des hautes eaux.

Ci-suivent les travaux dont il sera nécessaire d'entreprendre la construction cette année :—

Reconstruire le phare flottant sur le lac St. François ; construire une maison pour le gardien du phare sur la batture de Cole ; une autre à Lindoe Island ; une autre à l'Île Brûlée ; faire de nouvelles fondations et travaux de protection pour le phare des Lunettes sur le fleuve St. Laurent.

Travaux pour protéger les fondations des bâtisses à la Pointe à Pierre et sur l'Isle aux Goëlands, sur le lac Ontario.

Nouvelle muraille pour protéger les bâtisses de l'Île Mohawk. Reconstruction du phare à Port Maitland, et construction d'une maison pour le gardien. Autres travaux de protection pour le phare de l'Île Pelée, et construction d'une maison sur la Pointe Pelée, pour le gardien du phare placé sur le récif.

Le coût de ces travaux est évalué à \$11,750.

Ces travaux, et les ouvrages et réparations faits durant la saison dernière, vont mettre les phares, etc., dans une meilleure condition qu'ils ne l'ont été depuis bien des années.

Les phares récemment construits sur la côte et les îles du lac Huron, et dont il était question dans de précédents rapports de ce département, étaient assez avancés au commencement de la dernière saison pour y placer les lumières, et depuis ce temps ils ont été maintenus dans un état efficace.

L'ingénieur en chef de ce département, qui a visité tous les phares dans le but de constater leur condition et pour régler avec les entrepreneurs qui ont fait ces travaux, rapporte que les bâtisses sont faites de matériaux durables et la partie de la main-d'œuvre aussi bien faite. Les lanternes et les appareils d'éclairage obtenus du breveté à Paris ont pleinement répondu à l'attente sous le rapport de l'efficacité et de l'éclat des lumières ; mais il a trouvé qu'il était nécessaire, pour la conservation des travaux, de faire plusieurs changements importants dans la manière de les placer, et bien que cela devra prendre beaucoup de temps, les lumières n'en seront pas moins exposées régulièrement.

Les feux des phares actuellement achevés et en usage, sont visibles en temps moyennement clairs à une distance de 15 à 20 milles, et l'on dit même que quelques uns d'entre eux ont été vus à 25 milles. Ils ont été reconnus d'un service essentiel à la navigation du lac, et peuvent être considérés comme suffisants pour la Baie Georgienne et la côte est du lac Huron, pendant plusieurs années à venir ; mais pour la navigation du chenal nord, il faudra probablement que les quatre autres phares de ce chenal qui ont été donnés à l'entreprise en 1855, soient bientôt commencés.

On a préparé pour l'utilité des navigateurs et des propriétaires de vaisseaux sur ce lac, les détails suivants sur les six phares nouvellement établis.

Nom du phare.	Hauteur de la lumière audessus de la surface de l'eau.	Hauteur de la base au centre de la lumière.	Désignation des lumières.	Remarques.
(A) Pointe Clarke.....	87 pieds.	80 pieds.	Blanche tournante 2e classe...	(A) Ce phare indique un récif dangereux qui s'étend à une distance considérable au-delà du phare dans le lac précisément dans le chemin des navires qui suivent la côte; le distingue facilement de celui de Goderich, au S., ou de l'île Chantry, au N. Ces deux lumières sont fixes.
(B) Île Chantry.....	86 pieds.	80 pieds.	Blanche fixe..... 2e classe...	(B) Ce phare met les vaisseaux en état de se diriger vers l'île, sous le vent de laquelle, sur le côté est, il y a passablement d'abri; mais un récif s'étend du côté sud-ouest, à $\frac{3}{4}$ de mille de la pointe sud de l'île.
(C) Île des Anses.....	90 pieds.	80 pieds.	Blanche éclatante 2e classe...	(C) Situé dans le détroit entre la Baie Georgienne et le Lac Huron; lumière qu'on distingue facilement, les vaisseaux passent au nord à une distance d'un $\frac{1}{4}$ de mille ou plus; à 3 milles au nord il y a un rocher à fleur d'eau sur lequel il n'y a que 4 pieds d'eau.
(D) Île Griffith	130	80 pieds.	Blanche fixe..... 3e classe...	(D) Ce phare, outre ses autres avantages, est utile aux vaisseaux qui se dirigent vers la Baie de Colpo, qui offre un bon abri et un bon ancrage de 2 à 10 brasses d'eau.
(E) Île de Nottawasaga	86 pieds.	80 pieds.	Blanche tournante 2e classe...	(E) Ce phare est à l'ouest de l'entrée du havre de Collingwood.
(F) Île des Chrétiens	61 pieds.	55 pieds.	Blanche fixe..... 4e classe...	(F) Ce phare est sur la partie S. E. de l'île et sur le côté ouest de l'entrée sud du havre. Ce havre est bien abrité et d'une profondeur de 5 à 12 brasses. L'entrée du sud-ouest a une profondeur de 16 pieds et les deux entrées du nord ont de 6 à 20 brasses.

AMÉLIORATIONS AUX HAVRES, LAC HURON.

Les débarcadères, ainsi que les autres travaux d'une nature semblable, construits en différents endroits sur la côte du lac Huron et de la baie Georgienne, ont été examinés l'été dernier par l'ingénieur de ce département, qui en fait rapport comme suit :

PENETANGORE OU KINCARDINE.

On a poussé les travaux aussi loin que le montant octroyé par le gouvernement pouvait le permettre. Ces travaux consistent en deux lignes de jetées parallèles placées à 100 pieds de distance l'une de l'autre. Celle du nord a 540 pieds de long et celle du sud 290. Les caissons sont formés en partie de pilotis enfoncés sur deux lignes de front et d'arrière et le reste de l'ouvrage est en charpente. La jetée du nord est planchéiée—mais l'espace sous les planches et entre les pilotis est vide. On n'a pas encore commencé à draguer le chenal entre les jetées ou à faire le bassin projeté entre elles.

Quoique cet endroit soit beaucoup exposé aux vents S.O., ouest et N.O., il offre un bon atterrissage aux vaisseaux qui y abordent en temps à peu près calme.

Lorsque ces travaux furent entrepris, il était clairement entendu que la municipalité locale à laquelle l'allocation avait été accordée, et qui avait reçu de l'aide pendant la construction de l'ouvrage, fournirait les fonds nécessaires pour continuer les améliorations au point de les rendre utiles à la localité ; mais ce département n'est pas informé que la municipalité ait fait aucune démarche pour mettre cet arrangement à exécution.

INVERHURON.

Cet endroit est situé sur la ligne qui sépare les townships de Bruce et de Kincardine, une grande étendue de terre a été divisée en lots de village.

Le débarcadère construit il y a quelques années a environ 450 pieds de long, et il est formé de caissons détachés, mais liés ensemble par des longerons recouverts en madriers. Cette construction résiste bien, à l'exception toutefois de quelques planches du dessus qui ont été enlevées par l'action de l'eau entre les caissons.

Ce quai sera cédé à la municipalité locale, qui sera chargée du soin de l'entretenir.

PORT ELGIN.

Les constructions faisant partie de ce quai ont été complétées d'une manière solide sous la direction d'une compagnie constituée en corporation, et avec l'aide d'une partie des fonds affectés aux havres et quais sur le lac Huron. Comme l'on s'est conformé aux conditions de l'octroi, la somme de \$400 allouée pour ces travaux a été payée.

Ce quai a déjà été d'un grand avantage pour la localité

SOUTHAMPTON.

La jetée, ou brise-lame, comme on pourrait l'appeler, à l'embouchure de la rivière Saugeen, a été finie jusqu'au point autorisé par les fonds affectés à cet objet. Elle s'étend jusqu'à 300 pieds du rivage et à environ 100 pieds sur la partie basse de la grève, pour empêcher que le gravier ne la couvre en temps de tempête.

On a eu en vue, en la construisant, de donner au courant une direction à l'effet d'empêcher un amoncellement qui se fait chaque année à l'embouchure de la rivière. Le résultat, quant à la distance ci-dessus mentionnée, est satisfaisant jusqu'à présent ; mais l'eau est aussi basse qu'autrefois à 600 pieds au-delà de l'extrémité extérieure de la jetée, et jusqu'à ce qu'on la prolonge, il continuera, sans doute, d'en être ainsi.

On doit céder ce quai à la municipalité locale, comme dans les autres cas.

ILE CHANTRY.

La jetée construite à l'extrémité N. E. de cette île a eu l'effet d'en faire un abri beaucoup plus sûr pour les navires, et le phare qui y est déjà offre encore la facilité d'y aborder avec plus de sûreté.

Le léger dommage causé à la partie supérieure de cette construction par la glace, l'hiver dernier, a été réparé.

Si l'on considère que la grande étendue de côte sur le lac Huron offre peu ou point de facilités pour l'établissement de bons havres, il est important que cette construction soit améliorée de manière à faire de ce havre un abri plus sûr pour les navires durant les coups de vent, en prolongeant et en élevant la jetée autant qu'il sera nécessaire pour obtenir ce résultat.

OWEN SOUND.

Les travaux en cet endroit consistent principalement à rectifier et approfondir le chenal de la rivière Sydenham, à partir de son embouchure, en amont, jusqu'au centre de la ville, et à faire un bassin à l'intérieur suffisamment grand pour qu'un steamer de capacité ordinaire puisse y virer, et pour qu'un certain nombre de vaisseaux puissent y rester en sûreté pendant l'hiver.

Dans ce but, le gouvernement a octroyé la somme de \$9,000, et la municipalité a prélevé, au moyen de débentures, la somme de \$12,000.

Les travaux ont été commencés en vertu d'un contrat avec la corporation, sujet à l'approbation de ce département. Ils sont presque terminés, et on les a trouvés jusqu'à présent d'une grande utilité pour la ville et les campagnes environnantes.

HAVRE DE PORT STANLEY.

Sous l'autorité du conseil, on a cédé ce havre à la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley, aux conditions suivantes :—

Que la compagnie devait construire de suite les travaux nécessaires à la protection du havre. Qu'elle devait toucher les péages perçus en 1858, et une balance de \$2,899.89, qui devait être affectée à certains travaux de consolidation. Qu'elle devait payer au ci-devant entrepreneur la somme de \$5,418, pour la valeur de son outillage qu'il devait livrer, et se charger du paiement de tous les matériaux qu'il avait livrés et qui n'avaient pas été payés. Qu'elle devait être autorisée à percevoir les péages établis par le gouvernement, à la condition d'employer au moins toute cette somme à l'amélioration du havre. Que l'argent qui devait être remis à la compagnie ne devait lui être avancé que sur la présentation de certificats constatant le progrès des travaux. La couronne se réservant le droit, en tout temps, de reprendre le havre, sans être assujettie à aucune compensation au-delà du paiement à la compagnie de la valeur des améliorations faites par elle, à part et en sus des péages perçus ou qui auraient dû l'être par elle pendant qu'il était en sa possession. Rapport devant être fait au secrétaire provincial, le 1er janvier de chaque année, et la compagnie devant donner des garanties pour la due exécution des conditions du transport.

Conformément à ces conditions, la compagnie a commencé à faire des réparations au havre, et elle a prolongé la jetée ouest du côté de la rive, et la dépense de \$7,956.79, en 1859, qui est indiquée dans l'état No. 1 de l'appendice, comprend les paiements faits à la compagnie pour ouvrage fait et les dépenses qu'elle a encourues pour remplir les obligations que lui faisait le transport.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

La somme de \$3,464.59 a été dépensée l'année dernière, pour terminer les réparations de la jetée nord, et pour construire un brise-lame de 226 pieds de long, depuis la jetée sud et le long du rivage en face du phare. Grâce à ce brise-lame, les conséquences fâcheuses qui, jusque là, résultaient de ce que la mer, en se frayant un passage à travers la rive, emportait, par l'embarcadère du bateau passeur, du sable qui se déposait dans le chenal, ont complètement disparu.

La superstructure de la jetée sud est très délabrée, et la jetée elle-même se trouve par ce fait avoir perdu assez de sa solidité pour donner à craindre qu'elle ne puisse résister aux tempêtes. Cette partie de la jetée qui s'étend au-delà de l'embarcadère du bateau passeur, est très exposée aux vents d'est, et durant ces vents, la mer va se briser avec force contre elle, et enlève le revêtement qui laisse tomber les pierres dans le chenal. Avec l'autorité du conseil, il a été pris des arrangements pour faire terminer cet hiver toutes les réparations indispensables, pour qu'à l'ouverture de la navigation ce printemps les travaux soient en état de fonctionner.

Le surintendant en charge, M. Woodruff, évalue le coût des réparations nécessaires pour mettre le canal en bon ordre, à \$28,782.40. La balance de l'octroi applicable à ces réparations est de \$13,335.31, ce qui laisse une somme de \$15,447.09 à pourvoir pour compléter le montant voulu.

RELÈVEMENT DE L'OTTAWA.

Conformément à la recommandation contenue dans le dernier rapport, il a été jugé nécessaire, pour l'uniformité, d'autoriser une des personnes chargée du relèvement d'une des sections, (car ce travail a été divisé en sections,) à exercer une surveillance générale sur tout le travail, et de lui remettre le résultat des relèvements partiels,

afin d'avoir un rapport général et complet. M. T. C. Clark a été chargé de cette besogne, et son rapport final vient justement d'être remis à ce département, ainsi que les plans et profils complets et les estimations détaillées.

Un extrait de ce rapport se trouve dans l'appendice, mais ce qui suit en est le résumé :—

La distance de l'embouchure de la Rivière des Français à Montréal, par la route explorée, est de 430.76 milles, et sur ce nombre, il y a déjà 351.81 milles de bonne navigation. Des autres 78.95 milles, 29.32 auront besoin d'être canalisés, et le reste pourra être amélioré de manière à faire du tout une navigation de première classe pour les navires tirant 12 pieds d'eau.

Le coût, à part de l'approfondissement du canal Lachine et du lac St. Louis, des dommages aux terres et achat de terrains, est évalué à \$12,057,680.

Comparée à celle qui existe actuellement et qui passe par le canal Welland, cette route, entre Chicago et Montréal, épargnerait une distance de 343 milles ; mais il faudrait pour cela ajouter 15 écluses et une nouvelle élévation et descente de 169.60 pieds. Par la route actuelle, la navigation de lac est de 1,145 milles de longueur, et la navigation intérieure ou de rivière de 134, tandis que par l'Ottawa, la première est de 575 milles et la dernière de 401.

AGRANDISSEMENT DES CANAUX DU ST. LAURENT.

L'estimation fournie par l'ingénieur en chef de ce département, qui s'élève à \$1,028,000, et dont les détails sont donnés dans ce rapport (appendice H), est faite en conformité de la résolution de la chambre d'assemblée du 16 mars 1859, et elle ne concerne que l'*approfondissement* des canaux du St. Laurent jusqu'à un tirant de 10½ pieds d'eau.

Mais en étudiant la question d'augmenter la capacité de ces canaux, il semble être d'une égale importance, pour leur succès, que les écluses soient élargies ou allongées aussi bien qu'approfondies, afin qu'une classe de navires plus avantageuse y puisse avoir accès, surtout celle des propulseurs de grandes dimensions. D'après une liste de trente-six propulseurs naviguant sur les lacs supérieurs, et qui a été transmise à ce département, il y en a 20 qui mesurent de 185 à 240 pieds, et qui sont trop longs pour entrer dans ces écluses, si bien qu'en approfondissant les écluses sans les allonger, l'on n'effectuera qu'une amélioration partielle.

Cependant, il est à désirer qu'avant de se lancer dans aucune dépense pour augmenter l'efficacité des canaux provinciaux, il soit décidé quelles seront les dimensions et la profondeur d'eau des écluses, et qu'après cela il soit fait une étude et une estimation, sous le contrôle de ce département, pour l'agrandissement sur cette échelle des canaux du St. Laurent et de Welland.

Les données que possède ce département ne permettent pas à ses officiers de faire ces estimations sans qu'il soit fait une étude spéciale.

En 1854, M. Shanly fit l'étude d'un canal d'embranchement pour relier le canal Welland à l'embouchure de la rivière Niagara, et son rapport à ce sujet fut inséré dans celui de ce département pour 1856. De Thorold à Niagara, la ligne est de 12½ milles de long, et son estimation pour un canal basé sur l'échelle de navigation adoptée pour le canal du Sault Ste. Marie, (qui est de 100 pieds de large au fond, avec écluses de 350 pieds de long, 75 de large et 12 pieds d'eau,) s'élève à \$989,625.

Mais cette étude n'avait trait qu'à un canal d'embranchement à Niagara, et non à l'agrandissement du canal Welland, et avant que l'on puisse en venir à une conclusion, il sera nécessaire de faire une étude spéciale relativement à ces améliorations.

REMORQUEURS PROVINCIAUX

SUR LE

BAS DU ST. LAURENT.

Ce service a été fait d'une manière efficace et satisfaisante. Le nombre de navires remorqués l'année dernière a été de 114, et le pourcentage, en vertu de l'ordre en conseil, sur la réduction du tarif, a été de \$8,757.69.

Les raisons qui ont conduit à l'établissement de cette ligne, et les diverses questions qui se rattachent à ses opérations, ont été amplement exposées dans le rapport de l'année dernière, et il serait superflu de les répéter ici.

Dans le cours du mois d'août dernier, l'entrepreneur proposa au gouvernement d'abandonner tous ses contrats pour les services du remorquage, de la Maison de la Trinité, et des phares, et pour le transport des malles aux provinces d'en bas, et de transporter au gouvernement les cinq steamers *Queen Victoria*, *Napoléon III*, *Lady Head*, *Advance* et *Admiral*, à condition que la province le déchargeât de l'obligation de rembourser une balance de £18,000, qu'il doit encore sur les avances qui lui ont été faites durant les années précédentes à compte de ce même service, et qu'elle le déchargeât aussi d'une hypothèque de £23,386 créée en faveur de la banque du Haut-Canada sur ces steamers, et qu'en outre elle lui paie une somme de £15,000 pour lui permettre de faire face à d'autres engagements—l'entrepreneur s'engageant à faire le service le reste de l'année, et cette proposition ne devant être mise à effet qu'à la fin de cette même année.

Aux termes de la convention conclue en août 1856, l'entrepreneur avait droit à un bonus de £11,300 jusqu'à la fin de 1864. Les services faits par ses bâtiments à vapeur, soit en vertu du contrat existant avec la Maison de la Trinité, ou après offre à la compétition publique, ou par convention privée, étaient comme suit :—

1—Service postal des provinces d'en bas - - - - -	£2,500 par année.
2—Service de la Maison de la Trinité—comprenant le placement et l'enlèvement des bouées dans le bas du St. Laurent, le transport des provisions aux phares du fleuve, et des voyages avec les aspirants pilotes - - - - -	2,000
3—Voyages aux nouveaux phares de Belle-Ile, la baie de Forteau, Anticosti et Cap Rosier, pour le transport des provisions, ainsi que des matériaux et ouvriers pour faire les réparations—un voyage par soumission publique à £2,000, et le second à £1,000 - - - - -	3,000
4—Le service de remorquage à £11,300 par année—auxquels il faut ajouter 30 pour cent, accordés par un ordre en conseil sur la réduction de 50 pour cent sur le tarif des charges—les 20 pour cent restant étant supportés par l'entrepreneur,—moyenne, £1,500 par année - - - - -	12,800
	<u>£20,300 par année.</u>

En outre des services ci-dessus faits par M. Baby, les suivants, faits par d'autres personnes, durent aussi être payés :—

5—Protection des pêcheries - - - - -	2,500
6—Service de la Quarantaine à la Grosse Ile - - - - -	1,000

En tout £23,800

Mais on croit qu'il faudrait payer une nouvelle somme de £1,000 pour le service des phares d'en bas, et de plus encore £1,000 pour les services de la Maison de la Trinité, faisant en tout la somme de £25,800.

Les considérations qui se présentaient à la décision du gouvernement étaient celles-ci : —A l'époque où les contrats furent donnés, le système de remorquage n'était pas encore inauguré. Il n'y avait aucun moyen de secourir les naufragés ou les navires en détresse ; la navigation du St. Laurent était naturellement regardée comme dangereuse, et les taux d'assurance étaient en conséquence fort élevés. L'établissement de la ligne en question a incontestablement donné un nouveau caractère à la navigation, et a réduit considérablement les taux d'assurance et la longueur des voyages, surtout pour les navires de première classe se servant de remorqueurs. Mais tout en obtenant ces avantages publics, et en introduisant la pratique d'employer des remorqueurs, le succès, comme conséquence naturelle, fit établir d'autres remorqueurs moins dispendieux et mieux adaptés, sous certains rapports, au service de la partie supérieure du fleuve. Ces remorqueurs, construits par des entrepreneurs privés, au nombre de 16, je crois, et entrant en compétition avec les remorqueurs plus dispendieux et plus puissants de la province, diminuèrent naturellement les rapports de ceux-ci. Le but qu'avait eu le gouvernement, d'abord, en les établissant, était en grande partie atteint. Les remorqueurs provinciaux, étant puissants et grands, étaient plus propres au remorquage du bas du golfe ; mais l'usage des steamers océaniques fit en grande partie disparaître celui des remorqueurs dans cette région, tandis que l'achèvement des remorqueurs plus petits, mais plus rémunératifs, dans le haut du fleuve, diminuait les rapports pécuniaires de l'entreprise provinciale. L'on crut donc qu'il serait plus avantageux de décharger la province, par un compromis honorable avec l'entrepreneur, du paiement annuel de la subvention pour l'avenir.

Si les différents services ci-dessus énumérés, et nécessaires pour les intérêts publics, pouvaient, par la prise de possession et l'emploi direct des bateaux à vapeur de l'entrepreneur par le gouvernement, être faits assez économiquement pour que le trésor eût moins à payer que par les arrangements actuels, l'offre était évidemment avantageuse pour la province.

Quant aux bâtiments eux-mêmes (les trois meilleurs étant en fer et presque neufs), leur coût total pour l'entrepreneur a été de - - - - - £96,000

L'entrepreneur offrait de les céder au gouvernement pour les trois sommes suivantes :—

1.—Sa dette à la banque du Haut-Canada - - - - -	£23,386
2.—Une quittance de ce qu'il devait à la Province - - - - -	18,000
3.—Une somme en argent pour liquider ses affaires, de - - - - -	15,000
	£56,386

Le coût des bâtiments à l'entrepreneur, en sus de ce que paierait le gouvernement, étant de - - - - -	£39,614
---	---------

En envisageant la question sous un autre point de vue, sans égard à la prise de possession de ces steamers, le gouvernement épargnerait encore, sur le contrat de remorquage, les sommes suivantes :

1o. Subvention annuelle de £11,300 pendant 5 ans, s'élevant à - -	£56,500
2o. 30 pour cent sur le remorquage, moyenne précédente, qui, bien qu'accordés par un ordre en conseil seulement, étaient néanmoins une conséquence nécessaire de la réduction - - -	12,250
	£68,750

Déduisez cependant la dette de l'entrepreneur, remboursable par versements - - - - -	18,000
--	--------

Reste, total payable à l'entrepreneur durant les 5 ans, en vertu des arrangements actuels - - - - -	£50,750
---	---------

Au lieu de quoi l'entrepreneur accepte :—

1o. Dette à la banque - - - - -	£23,386
2o. Paiement à lui-même - - - - -	15,000
	38,386

Ce qui fait une épargne sur le contrat pour le gouvernement, en 5 ans, de - - - - -	£12,364
---	---------

Mais considérant que le gouvernement entrerait en possession de steamers qui avaient coûté £96,000, pour la somme (y compris sa propre créance) de £56,386, il s'agissait de savoir jusqu'à quel point ces steamers pouvaient être employés avantageusement, dans l'intérêt du service public, avant d'accepter l'offre de l'entrepreneur.

Les services indispensables étaient :—

1o. Celui de la Maison de la Trinité, comprenant le placement et l'enlèvement des bouées, le transport des approvisionnements et des matériaux de réparation aux phares, autres que les quatre nouveaux phares éloignés, la visite de ces derniers, et le transport des aspirants pilotes.

Ce service coûtait, et ne pourrait pas être rempli d'une manière efficace, à moins de £3,000 par année, car, bien que le contrat existant alors, et qui est expiré l'année dernière, limitait la somme à £2,000, les nouvelles exigences qu'avait créées l'augmentation du commerce, auraient probablement nécessité un paiement supplémentaire de £1,000,—faisant, pour que le service fût fait d'une manière efficace, £3,000 par année.

2o. Le même service aux phares lointains de Belle-Ile, Antiscosti, Forteau et Cap Rosier. Pour ce service, que le soussigné a essayé de faire faire par un seul voyage de steamer, des soumissions ont été demandées par avis public, et deux personnes seulement ont soumissionné :—M. Baby, qui demanda £2,000 pour le voyage, et une autre personne qui voulait employer un steamer que la Maison de la Trinité déclarait n'être pas propre au service. Lorsque ces phares lointains furent visités avec les provisions de l'année, l'on s'aperçut qu'ils avaient besoin de réparations considérables, et qu'il fallait faire un second voyage. Sur les fortes réclamations de la Maison de la Trinité, des arrangements furent pris avec l'entrepreneur pour qu'il fît un second voyage avec les matériaux et les ouvriers, au prix réduit de £1,000. L'expérience a prouvé qu'il serait imprudent de ne pas visiter ces postes éloignés au moins deux fois par année, et si le gouvernement s'en rapportait aux soumissions publiques pour faire faire ce service, il paraît impossible de trouver quelqu'un en état de le faire efficacement, pour moins de £3,000 ou £4,000.

3o. La protection efficace des pêcheries contre les empiétements étrangers et le maintien de l'ordre parmi les pêcheurs eux-mêmes, coûtent aujourd'hui, au moyen d'une goëlette qui ne peut faire ce service d'une manière efficace, £2,500.

4o. Le service postal et les communications avec la Baie des Chaleurs, Pictou et les établissements du golfe, qui, bien que votés annuellement, ont prouvé être d'une si grande importance que leur maintien peut être regardé comme un fait établi pendant quelques années encore, £2,500.

Ce qui porte à £12,000 le coût de ces services indispensables (outre le remorquage et les secours aux naufragés, ainsi que les besoins de la Quarantaine.)

En sus de ces items, il faut se rappeler que l'on ne pourrait se dispenser entièrement du service des remorqueurs, et il devenait nécessaire, dans l'intérêt du commerce de la province, que des steamers d'une force suffisante fussent toujours prêts pour porter secours aux navires naufragés ou en détresse,—service qui, seul, coûtait à la province, en vertu du contrat existant, £12,800 par année.

Il était également évident qu'en vue de la construction d'autres phares dans le golfe, il fallait avoir de puissants steamers, et que, si on se les procurait par contrat, ces steamers devaient ajouter une forte somme au cahier des charges déjà énumérées.

Tous ces services indispensables, ainsi que ceux de la Maison de la Trinité, des pêcheries et des postes, pouvaient être accomplis, pensait-on, en faisant en même temps les arrangements nécessaires pour subvenir aux besoins des navires nécessitant l'usage de grands steamers, soit pour les remorquer ou les secourir, ainsi que pour faire les voyages nécessaires à l'érection de nouveaux phares, pour la somme brute annuelle, pour toute la saison de navigation, de £14,431 ; ou, en déduisant la somme de £4,500 que l'on pensait pouvoir être réalisée par le remorquage et l'affrètement de l'un des steamers destinés à faire le service des districts du golfe, pour une somme annuelle de £10,000.

Il fut donc décidé d'accepter l'offre de l'entrepreneur, et par un ordre en Conseil du 23 août 1859, l'arrangement fut approuvé, sujet à la sanction du parlement. Si cette sanction est accordée, l'on croit que le moyen le plus avantageux de faire fonctionner ces steamers sera de faire le moins de changements possible aux arrangements pris par l'entrepreneur, soit pour les quaiages, les magasins d'entrepôt, les provisions, les officiers ou les

équipages. Les arrangements faits par lui pour l'année prochaine ont été adoptés conditionnellement par le département. Il a été fait une petite provision de charbon pour les besoins du printemps, et les steamers qui devront être employés sont en voie de radoubage complet. Et il est pourvu à tout cela par la somme brute de £14,500, portée comme coût des opérations annuelles.

SERVICE DE REMORQUAGE.

Haut du St. Laurent.

Le service de remorquage entre Lachine et Kingston a été fait par les entrepreneurs, MM. Calvin et Breck, durant l'année dernière, d'une manière très satisfaisante, et à en juger par l'absence de toute plainte, les conditions du contrat paraissent avoir été fidèlement remplies.

En conséquence de l'extrême dépression commerciale, produite par les causes ci-devant mentionnées dans ce rapport, le nombre de navires remorqués l'an dernier est moindre que celui de 1858 d'environ 25 pour cent. Le nombre des navires remorqués sur les différentes divisions, et le chiffre des recettes, sont comme suit :—

DIVISIONS.	Remorquage en 1858.		Remorquage en 1859.	
	No.	Recettes.	No.	Recettes.
		\$ cts.		\$ cts.
Lachine au canal Beauharnais	1,253	8679 52	1,262	7807 34
Canal Beauharnais à Cornwall	841	12214 32	615	8671 08
Dickinson's Landing à Kingston	917	23321 27	573	15943 15
Totaux.....	3,011	44215 11	2,450	32421 57

COMPAGNIE DES STEAMERS OCÉANIQUES DE MONTRÉAL.

Dans une adresse à sa Majesté, adoptée durant la dernière session de la législature l'injustice faite au Canada par la Grande-Bretagne, en subventionnant deux lignes rivales de steamers océaniques allant à des ports étrangers, fut pleinement exposée. Ces subventions équivalent à une prime directe en faveur des villes de New-York et de Boston, et par conséquent elles aident à y amener le commerce que le Canada s'est efforcé d'attirer à lui, par la construction de ces grands travaux de communication intérieure que le gouvernement impérial l'a encouragé d'entreprendre, pour des raisons spéciales de politique et d'intérêt national. Les démarches faites pour atteindre au but désigné dans l'adresse auront, il faut l'espérer, pour résultat de faire reconnaître au gouvernement impérial l'injustice faite au Canada par les arrangements actuels, et en même temps d'obtenir une aide substantielle pour le maintien de la ligne canadienne ; car il est impossible de supposer, lorsque les faits seront bien appréciés, que la Grande-Bretagne continuera d'encourager injustement le commerce et les intérêts d'un pays étranger, au détriment de sa plus importante colonie.

L'importance, et même la nécessité d'une ligne hebdomadaire de steamers entre le Canada et l'Europe, comme moyen d'assurer en tout temps le transport des produits de l'ouest, et sans laquelle ces produits ne peuvent être attirés par les routes canadiennes, a été traitée dans une autre partie de ce rapport. Les témoignages donnés devant un comité de la chambre des communes sur ce sujet, ainsi que les communications échangées avec le secrétaire colonial, sont déjà en la possession du gouvernement.

Tandis qu'il est satisfaisant de mentionner le succès constant des voyages de ces steamers au St. Laurent durant l'année dernière, le naufrage de deux d'entre eux pendant

leurs voyages de retour, cet hiver, est un sujet de profond regret. Cependant, ces désastres, bien que décourageants sur le moment, ne peuvent nuire permanemment au succès ultérieur de l'entreprise, car les avantages de la route ont été si bien démontrés, que les accidents ne peuvent avoir d'autres résultats que de faire faire de nouveaux efforts pour détruire, par le succès futur, toute impression défavorable qui aurait pu naître relativement à la route ou à l'entreprise elle-même.

Des détails complets sur les voyages des steamers sont consignés dans l'appendice N.

EDIFICES PUBLICS A OTTAWA.

Tous les efforts nécessaires ont été faits pour commencer et pousser vigoureusement la construction des édifices publics à Ottawa destinés à recevoir la législature, les divers départements publics et le gouverneur général, lorsque le siège du gouvernement sera transporté dans cette ville, afin qu'ils soient terminés et prêts le plus tôt possible.

Dans l'érection d'édifices destinés au siège permanent du gouvernement, l'on a senti l'importance d'obtenir des plans des plus grands talents du pays, et l'offre d'une première et d'une seconde prime de £250 et de £100 pour le meilleur et le second dessins pour les édifices du parlement et des départements, respectivement, et de £100 et £50 pour ceux de la résidence du gouverneur général, fut favorablement reçue par les architectes du pays, qui y répondirent avec empressement. Sous moins de deux mois d'avis, pas moins de trente-trois dessins distincts, comprenant différents ordres d'architecture, et expliqués par de nombreux plans, profils, élévations, croquis de perspective et devis, furent soumis au département par dix-huit architectes, dont l'un résidait dans l'Etat de New-York, et le reste en Canada.

Pour les édifices du parlement, il y eut seize dessins par quatorze concurrents, dont dix étaient de style classique ou italien, et six de style normand et gothique. Pour les édifices des départements, quatre étaient classiques et trois gothiques, faisant sept dessins par six concurrents. Pour la résidence du gouverneur général, il y eut dix dessins par dix concurrents.

Plusieurs de ces dessins faisaient preuve de beaucoup de goût, et quelques uns étaient conçus et exécutés dans le meilleur art possible, qui fait grand honneur à la profession architecturale de ce pays.

La première prime pour les édifices du parlement fut accordée à MM. Fuller et Jones, de Toronto, et la seconde à MM. Stent et Laver, d'Ottawa. Les deux plans étaient du style gothique civil.

La première prime pour les édifices des départements fut accordée à MM. Stent et Laver et la seconde à MM. Fuller et Jones. Ces dessins étaient aussi dans le style gothique civil.

La première prime pour la résidence du gouverneur général fut accordée à MM. Cumberland et Storm, et la seconde à MM. Fuller et Jones. Le plan des premiers était vénitien, et celui des seconds était classique.

Les architectes auxquels furent accordés des premiers prix reçurent immédiatement instruction de préparer des plans détaillés, des dessins, devis et toutes les informations nécessaires pour offrir l'ouvrage à la compétition publique; et les plans des édifices du parlement et des départements ayant été terminés sous le plus court délai possible, vingt-et-une soumissions furent reçues pour les premiers le 15 novembre, et vingt-neuf pour les derniers; mais en conséquence de l'absence de M. Cumberland, qui était allé en Angleterre, les plans de la résidence du gouverneur général ne purent être prêts que le 18 courant, et la réception des soumissions sera en conséquence retardée jusqu'au 10 mars prochain.

Les deux soumissions les plus basses pour les édifices du parlement et des départements furent celles de M. Thomas McGreevy et de M. Charles Peters, constructeurs, de Québec. Leurs soumissions totales pour ces édifices s'élevaient exactement à la même somme, et après mûre considération sur le choix qui devait être fait entre eux, le contrat fut adjugé à M. McGreevy. A sa suggestion, l'ouvrage fut ensuite divisé, et le contrat pour les édifices du parlement fut passé avec lui, et celui des départements avec MM. Jones, Haycock et Cie., de Port Hope—ces derniers étant convenu avec lui de prendre l'ouvrage à son prix.

Le prix de contrat pour les édifices parlementaires est de \$348,500, et il est stipulé qu'ils devront être terminés au 1er juillet 1862. Pour les départements, le prix accordé est de \$278,810, et ils doivent être terminés au 1er janvier 1862. Dans chaque cas, il est pourvu par le contrat que l'entrepreneur mettra les édifices à l'épreuve du feu.

L'importante question de la ventilation et du chauffage a été mûrement considérée, et afin d'obtenir sur ce sujet les meilleures informations des plombiers et machinistes pratiques, ou d'autres personnes qui s'efforcent actuellement d'appliquer leurs différents systèmes aux besoins de la société, les travaux qui s'y rattachaient furent soumis à la compétition publique sous certaines conditions. Entre autres, il était exigé que chaque soumissionnaire devait expliquer le système sur lequel serait basée sa soumission, et donner en même temps des spécifications et des dessins détaillés, montrant son application aux divers édifices, et garantir le fonctionnement parfait des appareils pendant dix ans à partir du moment où ils commenceraient à fonctionner. A ces conditions, huit soumissions furent reçues, l'une étant pour l'application du système de l'air chaud, une pour de l'eau chaude dans des tuyaux, et le reste pour de la vapeur dans des tuyaux ou des radiateurs. Les prix, pour tous les édifices ensemble, variaient de \$22,800 à \$94,920. La plus basse étant pour l'application de l'air chaud, ne fut pas acceptée, parce que l'on n'a pas cru possible de chauffer de cette manière des édifices aussi considérables.

La soumission qui offrait le plus d'avantages et qui se rapprochait le plus des besoins, était celle de M. Charles Garth, de Montréal, pour \$61,285, tandis qu'elle était en même temps la plus basse de toutes celles qui auraient pu être acceptées avec sûreté. Elle est basée sur le système du chauffage par la vapeur dans des tuyaux posés dans des chambres voûtées dans le soubassement des bâtisses. Le premier air du dehors étant introduit dans ces chambres voûtées, est réchauffé par les tuyaux lors de son passage dans les appartements, tandis que l'air vicié est expulsé par un système parfait de ventilation. L'on croit que ce plan sera efficace, agréable et salubre, et qu'il donnera une satisfaction parfaite. La soumission de M. Garth a donc été acceptée à condition qu'il fit certaines modifications demandées par ce département pour assurer le chauffage et la ventilation de tous les appartements, et dans ce but les plans et devis détaillés sont maintenant en voie de préparation.

CHEMIN DE FER DU NORD.

En vertu des dispositions de l'Acte 22 Vict., ch. 89, sect. 1, des mesures ont été prises par ce département pour mettre le chemin de fer du Nord (*Northern Railway*) en bon état d'exploitation. A cette fin, le sous-commissaire, conjointement avec l'ingénieur de la compagnie, ayant soigneusement examiné l'état des travaux, ils s'entendirent sur l'évaluation des ouvrages qui leur paraissaient les plus nécessaires, au montant de \$60,000, somme dont la dépense avait été autorisée, et après en avoir offert la construction à la compétition publique, des contrats à cet effet furent passés entre les entrepreneurs et la compagnie, avec la sanction de ce département, et les travaux furent commencés et terminés sous le plus court délai possible. Ces réparations furent entièrement dirigées par les officiers de la compagnie, mais sous la direction et l'approbation de l'ingénieur en chef de ce département, qui les examinait tous les mois et certifiait les estimations pour qu'elles fussent payées.

Cette dépense de \$60,000 a été extrêmement avantageuse à cette ligne de chemin de fer; elle a atteint le but de l'acte en la rendant sûre. Elle permettra à la compagnie de maintenir cette ligne en état de service pour les besoins du commerce à une vitesse modérée, jusqu'à ce que le nouveau capital dont le prélèvement a été autorisé par la Législature soit affecté au rétablissement de tous les ouvrages dans le cours de cette année.

L'argent a été, pour la plus grande partie, employé à des travaux d'une nature permanente. Il a été posé de nouvelles lisses sur une longueur de six miles; six milles ont été renouvelés avec d'anciennes lisses réparées, et il a été posé de nouveaux liens sur une longueur de douze milles, outre un grand nombre insérés à la jonction des lisses sur toute la ligne.

La ligne a été ensablée sur quatre milles à une profondeur de 16 pouces, et aussi en différents autres endroits de la ligne. La chaussée sur les parties ensablées, a aussi été

élargie à 20 pieds dans les remblais, et à 24 dans les déblais. Les lisses neuves sont posées sur des liens neufs, avec des coussinets neufs en fer battu, et leur surface est finie d'une manière supérieure.

Huit des ponts en bois temporaires, mesurant en tout 657 pieds en longueur, ont été remplacés par des ponceaux en pierre et des remblais solides.

L'argent ainsi dépensé au rétablissement de la ligne a été depuis remis au gouvernement.

ROUTE DE MÉTAPÉDIAC.

La division sud de cette grande route à travers la péninsule de Gaspé, entre le fleuve St. Laurent et la Baie des Chaleurs, est confiée à la surveillance de M. John Lefebvre, et, le 24 décembre dernier, le surintendant fit rapport "qu'à cause des difficultés multiples de l'ouvrage, plusieurs entrepreneurs avaient abandonné leurs entreprises, et qu'il était nécessairement obligé de le terminer à la journée." Onze milles de cette route ont été terminés, à l'exception de deux ponts qui sont en voie de construction.

La somme payée sur les anciens et nouveaux contrats, le travail à la journée et la surveillance, est de - - - - -	\$3,117 70
Somme à payer sur les nouveaux contrats - - - - -	808 30
	<hr/>
Dépense totale durant l'année - - - - -	\$3,926 00

Une balance en main est disponible pour payer les comptes qui restent à liquider.

La division nord, placée sous la surveillance de M. J. B. Lamontagne, embrasse une étendue de 42 milles, dont douze ont été donnés à l'entreprise cette année, et d'après le dernier rapport du surintendant, les dépenses de l'année se sont élevées à \$2,362.37.

ROUTE DE GASPÉ AU ST. LAURENT.

Sur cette partie de la route ci-dessus qui longe la rive nord du bassin de Gaspé, de Watering Brook à la Roche au Phoque (une distance de six milles et demi), deux déviations ont été recommandées par le surintendant, afin d'éviter la construction de forts ponts sur les ravins qui traversent la ligne du chemin de la côte. La première amélioration, constituant un détour autour des vallées des Trois Courses, et de la rivière au Bar, vers le Petit Cap aux Os; la seconde est une courte déviation au nord du Grand Cap aux Os. Ces sections, données à l'entreprise l'été dernier, ont été terminées et reçues en partie; mais comme les froids sont venus à bonne heure, il reste encore à faire quelques travaux indispensables pour arrondir et finir la chaussée.

Le coût de cette partie du chemin est de \$3,214.80, ce qui fait une moyenne de \$493.58 par mille. Un pont a aussi été construit sur le Watering Brook, au prix de \$600, et le surintendant rapporte que les dépenses totales du chemin, pour le présent et pour l'avenir, le long du bassin de Gaspé jusqu'à la Grande Grève, seront de - - - \$4,272

Laissant une balance non employée, de - - - - - 5,728

Montant des deux octrois - - - - - \$10,000

De cette balance disponible, l'on se propose d'employer une partie à l'achèvement d'une route déjà ouverte entre Watering Brook et l'Anse au Griffon, sur le fleuve St. Laurent, distance d'environ 7½ milles, sur laquelle il a été construit de bons ponts, et d'autres améliorations commencées. Le surintendant fait un rapport favorable de cette route, et en évalue les frais d'achèvement à \$3,605,—ce qui laissera encore une somme de \$2,123, que l'on pourra affecter aux réparations et améliorations ultérieures de la route de Gaspé au St. Laurent.

ROUTE DE LA GRANDE BAIE À LA MALBAIE.

La seule dépense faite sur cette route a été de \$32.80, prise sur une balance de \$186.22, pour payer des journaliers employés à nettoyer le chemin des arbres renversés et des bois mort qui l'obstruaient.

ROUTE DE TÉMISCOUATA,

Ou chemin de communication entre le Canada et le Nouveau-Brunswick.

Cette route est très importante, parce que c'est la principale route de communication entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, et la seule par où passe la malle de terre entre les deux provinces; elle offre de plus de grands avantages aux fabricants de bois sur la rivière St. Jean et ses tributaires, en leur permettant de tirer leurs approvisionnements des établissements qui bordent le St. Laurent. De plus, on trouve à l'ouest de ce chemin une étendue considérable de sol excellent propre à la colonisation.

Les travaux de terrassement, qui étaient suspendus depuis l'automne de 1858, furent repris le 13 octobre dernier. Jusqu'à cette époque, le surintendant, M. Rosa, avait été occupé à faire une nouvelle étude du chemin et des changements partiels destinés à l'améliorer; et en même temps, on travaillait activement à la préparation du bois, au tirage de la pierre, etc., pour les nouveaux ponts et les culées.

Les travaux faits cet automne sont comme suit:—

Trois milles de chemin pour relier d'anciens chemins aux nouveaux.

Réparations générales d'environ 30 milles des premiers chemins.

Cinq petits ponts en bois, nouvellement construits, et bois tiré pour de nouveaux ponts, sur la rivière Verte, la rivière Cabaneau, les deux petites rivières Syriac, la rivière aux Bouleaux et le ruisseau de la Savanne.

Environ trois quarts de mille de chemin neuf et de fossés, et une quantité de pierre et de déblai livrée pour les ponts ci-dessus, portant la dépense totale de l'année à \$3,386.09.

Le surintendant est activement employé, actuellement, à tirer des marais congelés des poutres et fascines de cèdre pour raffermir les parties molles de la route, où le passage en voiture serait impraticable en été.

DÉMÉNAGEMENT DE TORONTO À QUÉBEC.

L'on a pris les plus grands soins à faire les meilleurs arrangements pour opérer le déménagement des bureaux publics de la manière la plus efficace et la plus économique possible. Le sous-ingénieur fut envoyé à Québec pour examiner les divers édifices propres à recevoir les départements publics, et en faire rapport, et après des délais considérables, l'on parvint enfin à obtenir des bâtisses à moins de frais, comme on le verra par le tableau suivant, que ce que l'on payait à Toronto.

Etat comparatif des Loyers et Taxes et Assurances sur les Edifices occupés par les Départements Publics à Québec et à Toronto.

TORONTO.	Loyers Annuels.	Taxes et Assurance.	QUÉBEC.	Loyers Annuels.	Taxes.
	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Conseil exécutif, } vieil hôpital, }	1044 75	236 00	Conseil exécutif, } hôtel St. George, }	1800 00	60 00
Dép. du ministre des finances			Dép. du ministre des finances	900 00	80 50
Dép. du receveur général... ..	1200 00		Dép. du receveur général, } bureau d'agriculture, }	1200 00	40 00
Dép. des travaux publics... ..	600 00	88 50	Travaux publics	600 00	21 00
Dép. des terres de la cour.* ..	1504 00	240 00	Terres de la couronne		15 00
Bureau d'agriculture, } bureau de l'adj. gén. }	1600 00	252 00	Département des postes.....		13 00
Départ des postes avec } les terres de la cour. }					
	\$5948 75	816 50		\$4500 00	229 50
	816 50			229 50	
	6765 25			\$4729 50	

*Changements opérés dans la bâtisse pour plus de \$24,431.78, et frais encore à faire pour la remettre comme elle était, \$13,863.83.

Les dépenses faites pour adapter les bâtisses aux besoins des départements, ont été maintenues au chiffre le plus bas possible, comme on le verra par les *Dépenses Générales* de ce département.

Après une mûre considération et l'examen de la question sous toutes ses faces, il fut décidé de faire le déménagement de tous les effets des départements et de la législature, comme les meubles, les archives, et une partie de la bibliothèque, par un seul contrat, pour lequel il fut demandé des soumissions. Quatorze soumissions furent reçues, variant de \$19,948 à \$60,000. La soumission la plus basse, des personnes qui pouvaient fournir des cautionnements, fut acceptée, et ce fut celle de MM. Sherwood, Ginty et Cie., pour \$19,948.

Plus tard, ces personnes transportèrent leur contrat à MM. Jacques et Hay, qui furent acceptés par le département pour le même prix ; et ce n'est que justice envers eux de dire que le service fut fait de la manière la plus satisfaisante.

La somme totale qui leur a été payée par le département, pour le transport de tous les effets des départements et de la législature, ainsi que ceux du gouverneur général, et pour les réinstaller à Québec, fut de \$21,086.81 ; l'excédant de \$1,038.81 étant pour charroyage extra et autres services survenus durant le contrat.

Relativement au déménagement des divers officiers du gouvernement, avec leurs familles et leurs effets, la question de le faire par contrat fut aussi prise en considération ; mais il s'élevait contre ce mode des objections si bien fondées, qu'après de longues délibérations entre les sous-chefs des différents départements, sur les avantages et les désavantages relatifs que présentait ce mode de transport, il fut décidé de donner une allocation en argent, en partie basée sur la position et le salaire des employés, et en partie sur le nombre des membres de leur famille, et de leur permettre de déménager de la manière qu'ils le jugeraient à propos. Je crois que le système qui a été adopté a satisfait tout le monde, et a en même temps produit une économie pour la province.

L'interruption des affaires publiques du département, en conséquence du déménagement, n'a duré que l'espace d'une semaine.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN ROSE,
Commissaire.

TRAVAUX PUBLICS, 9 février 1860.

APPENDICE AU RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE 1859.

MATIÈRES DE L'APPENDICE.

Appendice A.—Etats, Nos. 1 jusqu'à 7, relatifs aux dépenses.

- “ B.—Rapport de M. Rubidge, Assistant Ingénieur et Architecte, sur les Edifices Publics sous le contrôle du Département.
- “ C.—Rapport du surintendant du Canal Welland, avec Etats Nos. 1 jusqu'à 7.
- “ D.—Rapport spécial du Surintendant du Canal Welland, sur le trafic de 1859.
- “ E.—Rapport du Surintendant des Travaux de l'Ottawa, pour 1859.
- “ F.—Rapport du Surintendant des Travaux du St. Maurice, pour 1859.
- “ G.—Rapport de l'Ingénieur en chef sur les améliorations de la rivière Scugog, et la “ Navigation Intérieure du District de Newcastle.”
- “ H.—Rapport de l'Ingénieur en chef sur l'approfondissement des Canaux du St. Laurent.
- “ I.—Instructions et rapport de l'Ingénieur en chef sur les phares projetés pour le fleuve et le golfe St. Laurent.
- “ J.—Etats des amendes imposées et dommages perçus en 1859, sur les Canaux de Beauharnais Lachine et Chambly.
- “ K.—Etats des Fermages et Baux de Pouvoirs d'Eau sur les Canaux du St. Laurent et de Chambly.
- “ L.—Extrait du rapport de l'Ingénieur sur le relèvement de l'Ottawa.
- “ M.—Circulaire faisant certaines questions relativement au cours du commerce, et extraits des réponses reçues du Consul de Sa Majesté à Buffalo, du Président de la Chambre de Commerce d'Oswego, et du Surintendant du Canal Welland.
- “ N.—Tableau donnant les détails des mouvements des steamers océaniques.

APPENDICE A.

No. 1.

ÉTAT des divers travaux sous le contrôle de ce département qui sont en usage et produisent un revenu, indiquant sous ses divers chapitres les dépenses faites dans le cours de 1859, savoir : pour construction, sommes payées pour dommages aux propriétés, et le coût total des constructions sous le contrôle de ce département, jusqu'au 1er janvier 1860 ; aussi, le revenu brut perçu sur ces travaux durant l'année 1859, les frais de perception, et les frais de réparations et de régie pendant la même période, et le revenu ou déficit net.

TRAVAUX.	Frais de construction en 1859.	Montant payé pour dommages en 1859.	*Total du coût de construction jusqu'au 1er janvier 1860.	Revenu brut en 1859.	Frais de perception du revenu en 1859.	Frais de réparations et de régie en 1859.	Revenu net pour l'année 1859.	Déficit pour l'année 1859.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canaux.</i>								
Welland	47,847 50	1,581 75	4,507,927 78	139,442 55	8,569 98	78,573 16	52,299 41	
<i>Canaux du St. Laurent, savoir :</i>								
Lachine	2,851 78	.....	1,988,677 29	69,608 40	10,419 19	20,673 30		
Beauharnais	333 13	.....	1,572,487 11	1,663 48	795 90	12,748 96		
Cornwall	5,269 64	.....	463,036 60	182 01	628 31	14,298 46	728 86	
Williamsburg .....	.....	20 00	1,089,739 93	84 17	1,125 00	9,942 13		
Jonction	19,504 78	.....	230,736 11			177 95		
Dépenses générales	363 16	.....	74,093 38					
.....								
Chambly .....	.....	200 00	67,653 25	16,112 54	1,636 25	13,938 86	537 43	1,697 71
St. Ours .....	.....	.....	122,927 65	388 01	529 77	1,555 95	.....	.....
Ste. Anne	80 27	.....	111,056 02	5,659 17	631 31	935 22	4,092 64	.....
Canal de la Baie de Burlington	3,464 59	.....	270,635 69	14,358 95	800 00	322 63	13,236 32	.....
<i>Glissoires et Ecluses, etc.</i>								
Ottawa	25,749 05	.....	594,924 93	33,158 08	1,000 00	13,539 58	18,618 50	4,684 22
St. Maurice	201 92	.....	241,718 45	2,528 97	.....	7,213 19	.....	360 00
Trent .....	.....	.....	.....	40 00	.....	400 00	.....	.....
<i>Havres.</i>								
Port Stanley	7,956 79	.....	223,128 49	3,956 87	.....	27 37	3,929 50	.....
	113,622 61	1,801 75	11,558,742 68	287,183 20	26,135 71	174,346 76	93,442 66	6,741 93

* Basé sur les comptes de 1855.

Revenu net total sur tous les canaux, déduction faite du déficit.....\$83,842 22

No. 2.

ÉTAT des travaux publics sous le contrôle de ce département, incomplets et improductifs, mais sur lesquels il sera prélevé des péages dès qu'ils seront en état de service,—indiquant la dépense sur ces travaux pendant l'année 1859, pour construction, réparations et régie, et le total de la dépense jusqu'au 1er janvier 1860.

	Trais de construction en 1859.	Réparations et régie en 1859.	Totale de la dépense jusqu'au 1er janvier 1860.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
TRAVAUX.			
<i>Canal des Chats.</i>			
Dépenses comme par le rapport de l'année dernière.			
Aux entrepreneurs.....			\$323,802 53
Frais d'études et d'ingénieurs, jusqu'au 1er janvier 1859.....			49,389 45
			\$373,191 98
* Dépenses totales jusqu'au 1er janvier 1859			373,191 98
<i>Navigation intérieure du lac Scugog.</i>			
Outre \$352,823 80 dépensées sur les eaux intérieures du district de Newcastle et les tra- vaux de la Tront, jusqu'au 1er janvier 1856.....	7,640 14	643 50	101,484 36
<i>Saguenay</i>	10,145 38		32,776 08
	17,785 52	643 50	507,452 42

No. 3.

ÉTAT des divers travaux et édifices publics en voie de construction sous le contrôle de ce département, ne produisant aucun revenu, mais qui servent au service public, et autorisés par octrois législatifs, indiquant le montant dépensé sur ces travaux et édifices, en réparations, frais d'entretien, etc., avant et durant l'année 1859.

T R A V A U X .	Montant total dépensé jus- qu'au 1er janvier 1859.	Montant dépensé en 1859.	Dépenses to- tales jusqu'au 1er janvier 1860.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Edifices du parlement, réparations, Toronto	274272 30	542 75	274815 05
Hôtel du gouvernement..... do	5104 18	.....	5104 18
Maison de douane do	27986 07	.....	27986 07
Bureau de poste do	13884 65	.....	13884 65
Observatoire do	9966 83	.....	9966 83
Asile des aliénées..... do	159 30	.....	159 30
Osgoode Hall..... do	3679 23	.....	3679 23
Abris à canons do	597 37	60 32	657 69
Casernes, réparations..... do	525 62	.....	525 62
Bureau de l'insp. des chem. de fer .. do	17662 62	15219 49	32882 11
Maison de douane .....Hamilton	52625 42	.....	52625 42
Bureau de poste do	5510 82	55 85	5566 67
Abris à canons do	19568 43	14181 87	33750 30
Bureau de poste .....London	38210 00	3595 52	41805 52
Maison de douane .....Kingston	36196 52	3077 43	39273 95
Bureau de poste do	4293 92	.....	4293 92
Asile des aliénés et prison do	.....	10052 97	10052 97
Edifices publics.....Ottawa	292380 40	831 75	293212 15
Palais de justice .....Montréal	907 63	.....	907 63
Maison de douane, réparations do	1263 60	80 00	1343 60
Prison, réparations do	269 99	.....	269 99
Bureau de poste, réparations..... do	5422 82	935 75	6358 57
Ecole normale..... do	91706 10	1638 80	93344 90
Hôpital de marine .....Québec	167170 39	50618 78	217789 17
Maison de douane do	4424 12	121 30	4545 42
Abris à canons do	.....	31096 78	31096 78
Bureau de poste et édifices du par- lement..... do	.....	4299 35	4299 35
Spencer Wood..... do	7071 04	110 02	7181 06
Ecole normale..... do	100 00	.....	100 00
Prison, réparations do	266 87	51 90	318 77
Observatoire, réparations..... do	35290 86	72 80	35363 66
Prisons et palais de justice, C. E.....	771 44	51053 91	51825 35
20 Vic., ch. 44 do	505 00	18 65	523 65
Palais de justice, Aylmer .....réparations..	6 90	5067 14	5074 04
Prison de Kamouraska do	5 47	3550 18	3555 65
Palais de justice et prison, Sherbrooke.....réparations..	10 57	1101 81	1112 38
Palais de justice, Trois-Rivières.....réparations..	4 95	490 00	494 95
Palais de justice, St. Hyacinthe .....réparations..	.....	31 07	31 07
Dépôt à Anticosti..... do	226067 74	32576 36	258644 10
Loyers, réparations et entretien..... do			
<i>Phares.</i>			
Phares en bas de Québec	389971 42	6532 13	396503 55
Appareils de phare en bas de Québec	54602 16	.....	54602 16
Phares (nouveaux) en bas de Québec	15601 59	.....	15601 59
Phare de la Pointe Pelée	53045 33	59 57	53104 90
Phare de l'île aux Serpents, (Snake Island).....	10411 87	18 17	10430 04
Phare de la Baie de Quinté	108 16	.....	108 16
Phares, lac Huron	127103 88	15210 67	142314 55
Appareils de phare, lac Huron.....	74949 16	.....	74949 16
Phares flottants en haut de Lachine.....	115 53	25613 52	25729 05
Bouées de la baie et du havre de Gaspé .....	.....	200 00	200 00

No. 3.—ÉTAT des travaux improductifs, etc.—*Suite.*

T R A V A U X .	Montant total dépensé jus- qu'au 1er janvier 1859.		Montant dépensé en 1859.		Dépenses to- tales jusqu'au 1er janvier 1860.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Chemins.</i>						
Canada et Nouveau-Brunswick.....	106734	44	3386	09	110120	53
Métapédia, Sud.....	14000	00	2500	00	16500	00
Métapédia, Nord.....			2475	66	2475	66
Malbaie et Grande Baie.....	6000	00			6000	00
St. Denis et Cap Chat.....	10000	00	6000	00	16000	00
Marmora.....	4000	00			4000	00
Chemin de la Garnison, Toronto.....	1600	50			1600	50
Chemin de Gaspé.....			3289	25	3289	25
Chemin du Côteau et de la ligne provinciale.....			893	24	893	24
<i>Havres et Quais.</i>						
Port Bruce.....	6267	47			6267	47
Lac Huron.....	80413	45	11000	27	91413	72
Quai à St. Anicet.....			77	71	77	71
L'Original.....	2000	00			2000	00
Débarcadères.....	768971	02			768971	02
Réparations à des quais.....	6422	53	369	77	6792	30
Creusage aux détroits et un nouveau pont au lac Simcoe.....	10138	30			10138	30
Creusage à Picton et Presqu'île.....	1013	03	113	25	1126	28
Creusage sur les battures de St. Clair.....	19984	45			19984	45
Améliorat. dans les rap. Richelieu (Ste. Anne de la Pérade)..	13661	06	52	90	13713	96
Améliorat. faites au pont de la riv. du Nord et Petite Nation..	3600	00			3600	00
Améliorations de la navigation de la rivière Thames.....	3814	42			3814	42
Cure-môles, pompes à vapeur, etc.....			2029	50	2029	50
Total.....			310354	25		

No. 4.

ETAT des dépenses de différents services sous le contrôle de ce département, pendant l'année 1859.

	\$ cts.
Service de l'émigration et Quarantaine.....	3,162 51
Bateaux remorqueurs en bas de Québec	26,083 79
Bateaux remorqueurs, haut St. Laurent.....	24,054 71
Service de bateaux à vapeur, provinces inférieures.....	5,000 00
Déménagement à Toronto, en 1855	308 71
Maison de la Trinité, Québec.....	12,486 05
Etudes de l'Ottawa et explorations généralement.....	29,593 12
Arbitrages	14,859 74
Renflouage du <i>Free Trader</i> naufragé au Port Stanley	40 01
Déménagement à Québec, en 1859	23,873 12
Déménagement de l'administrateur en 1857.....	79 10
Chemin de fer du Nord (Northern Railway).....	* 60,000 00
	199,540 86
<i>Moins :</i>	
Compris dans l'état No. 1, et aussi sous le chapitre des arbitrages.....	1,801 75
	197,739 11

* Cette somme est incluse et remboursée par souscription de nouvelles actions déposées chez les agents de Londres.

No. 5.

ETAT indiquant la dépense encourue sous le contrôle de ce département, pour l'entretien et la régie des Canaux de l'Artillerie, pour l'année 1859, le revenu net en provenant et les frais de perception.

N O M .	Réparations ordinaires et régie.	Réparations aux propriétés de l'artillerie.	Dépenses total.	Revenu brut.	Frais de perception.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Canal Rideau.....	26898 79	.....	26898 79	10743 90	*
Canal de Grenville et Carillon	5373 94	.....	5373 94		
Brèche à Long Island .....	.....	599 77	599 77		
Divers .....	.....	.....	.....	32872 50	10743 90
	32272 73	599 77	32872 50	10743 90	

* Les péages sont perçus par les Maîtres d'écluse, qui rendent leur compte chaque mois au surintendant.

No. 6.

ÉTAT DÉTAILLÉ des dépenses encourues pour réparations et entretien des phares provinciaux, pour l'année 1859, sous le contrôle de ce département.

No.	Nom du phare.	Nom du Gardien.	Montant	Provisions	Total.
			de salaire payé.	et réparations.	
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Jetée de Lachine.....	John Norton	385 00	361 80	746 81
2	Phare flottant No. 1.....				
3	do No. 2.....				
4	do No. 3.....	Pierre Landré.....	250 00	347 81	597 81
5	Beauharnais.....	Benjamin Picard.....	250 00	361 04	611 04
6	Grosse Pointe	Joseph Meloche.....	225 00	180 16	405 16
7	Pointe à Mackie	Peter Shannon	435 00	*1237 94	1672 94
8	Ile aux Cerisiers.....	A. McDonald.....	175 00	*1265 14	1440 14
8½	do Phare flottant.....	E. S. Johnson.....	435 00	945 60	1505 60
9	Jetée de Lancaster	G. H. Johnson	125 00		
10	Batture de Cole.....	Thomas Hill.....	335 00	414 85	749 85
11	Ile du Grenadier.....	Richard Elliott.....	140 00	201 17	34 17
12	Ile Lindoe	Joseph Austin	120 00	208 08	320 08
13	Détroit de Gananoque.....	J. W. Allan	140 00	200 95	340 95
14	Battures de Jack Straw.....	Jas. McDonald.....	260 00	1051 25	1311 25
15	Batture des Lunettes	Daniel Bryant.....	560 00	276 43	836 43
16	Roche du Cheval Rouge				
17	Ile Brulée.....				
18	Ile aux Serpents.....				
19	Pointe des Neuf Milles	Joseph Mervin.....	120 00	190 00	310 00
20	Faux Canards	Lewis Wartman.....	108 75	759 10	1190 14
21	Pointe à Pierre	Geo. Lamb et			
22	Scotch Bonnet.....	L. Herchmer.....	322 29		
23	Presqu'Ile	John Dunlop.....	435 00	*1913 48	2348 48
23½	do Phare d'alignement.....	Joseph Swetman	510 00	717 00	1227 00
24	Ile aux Goëlands	W. A. Palin.....	435 00	590 45	1025 45
25	Pointe Gibraltar	Samuel Wilson	326 25	400 40	726 65
26	Baie de Burlington.....	W. Swetman, Sr.....	325 00	*1677 65	2252 65
27	Oakville.....	W. Swetman, Jr.....	250 00		
28	Port Dalhousie	George Roddick	435 00	450 75	885 75
29	Port Colborne	George Durnam.....	435 00	490 40	925 40
30	Ile Mohawk	John Davidson	400 00	120 63	520 63
31	Port Maitland.....			99 50	99 50
32	Port Dover.....	John Woodall	325 00	500 20	825 20
33	Longue Pointe	Jas. Fortier.....	400 00	600 67	1000 67
34	Port Burwell.....	John Burgess.....	435 00	700 34	1135 34
35	Port Stanley	Peter Blaikie.....	435 00	300 32	735 32
36	Pointe Pelée.....	Wm. Fifield		145 20	145 20
37	Ile Pelée	H. H. Clarke	435 00	*2948 00	3383 00
38	Bois Blanc.....	Alex. Sutherland.....	320 00	200 13	520 13
39	Rivière Thames	Richard Ead	157 25	93 72	250 97
40	Goderich.....	W. J. Taylor	435 00	954 55	1714 55
41	Pointe Clark	Jas. Edwards, Asst.....	325 00		
42	Ile Chantrey	Jas. Cummins.....	435 00	*5924 75	6359 75
43	Ile des Anses.....	Jas. Hackett.....	435 00	410 20	845 20
44	Ile Griffith	Thomas Cartier	435 00	307 21	742 21
45	Ile Nottawasaga	H. Fidler.....	325 00	300 98	625 98
		John Young.....	477 55	752 88	1355 70
		Thos. Kilty, Asst.....	125 27		
		D. M. Lambert.....	435 00	880 40	1523 10
		Jos. Holmes, Asst.....	207 70		
		Geo. Collins,	435 00	1050 07	1609 11
		E. Collins, Asst	58 10		
		Wm. Milne.....	65 94	556 06	1017 67
		John Frame.....	270 41		
		Vesey C. Hill.	191 20	1018 95	1678 95
		D. McBeath.....	435 00		
		A. McBeath, Asst.....	75 00		
		John Merrill, Asst.....	150 00		

No. 6.—ÉTAT DÉTAILLÉ des dépenses encourues pour réparations et entretien des phares provinciaux, pour l'année 1859, sous ce département.—*Suite.*

Nom du phare.		Nom du gardien	Montant de salaire payé.	Provisions et réparations.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
No. 46	Ile aux Chrétiens	{ Wm. Hoare	435 00	} 496 51	1140 51
		{ John H. Johns.....	209 00		
Administration, salaire et frais de voyage du surintendant, fret, et affrètement du steamer portant les provisions, annonces, etc.....				3916 03	3916 02
Placer les bouées, lac St. Pierre				107 93	107 92
do lac St. Louis.....				61 00	61 00
do Bois Blanc.....				86 63	86 63
Entretien de phares temporaires, lac Huron, en 1855, 1856 et 1857.....				1477 41	1477 41
Achat de terrain pour maison du gardien du phare à la Presqu'île.....				400 00	400 00
do de l'Ile Brûlée.....				100 00	100 00
do de la Pointe à McKie				300 00	300 00
Approvisionnements en magasin.....				155 30	155 30
			16404 71	39199 02	55603 73

Sous les chapitres d'approvisionnements et réparations sont inclus des travaux de constructions permanentes, où elles étaient nécessaires, marqués d'un *.

No. 7.

ÉTAT indiquant le montant total dépensé par le Département des Travaux Publics, durant l'année 1859, tel que détaillé dans les états précédents, numérotés 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

ÉTAT.		Réparations et entretien.	Construction.	Divers.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
51	No. 1.....	174346 76	113622 61	1801 75	289771 12
	2.....	643 50	17785 52	.....	18429 02
	3.....	42126 52	268227 73	.....	310354 25
	4.....	60000 00	.....	137739 11	197739 11
	5.....	32872 50	.....	.....	32872 50
	6.....	55603 73	.....	.....	55603 73
		365593 01	399635 86	139540 86	904769 73

B.

EDIFICES PUBLICS.**RAPPORT DE M. RUBIDGE, ASSISTANT INGÉNIEUR ET ARCHITECTE,
SUR LES ÉDIFICES PUBLICS SOUS LE CONTROLE DU DÉ-
PARTEMENT.**

A L'HONORABLE JOHN ROSE,
Commissaire des Travaux Publics,
etc., etc., etc.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre pour votre information le rapport suivant sur les édifices publics et autres travaux:—

ÉDIFICES DU PARLEMENT A TORONTO.

Les comptes publics de l'année constatent une dépense de \$542.75, faite sur la réquisition de l'Orateur, pour douze fauteuils en noyer, pupitres, nouvelles tapisseries, tapis, etc., à l'usage des nouveaux membres de l'honorable conseil législatif.

BUREAUX DE POSTE.**BUREAU DE POSTE DE LONDON.**

Cet édifice public, dont l'admirable façade donne sur l'endroit où se trouvent les plus belles bâtisses de la ville de London, est achevé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur; on a accordé un délai suffisant pour se procurer d'Angleterre l'ameublement de l'intérieur et le vitrage des boîtes aux lettres. L'édifice est prêt à être livré par l'entrepreneur au contrôle des autorités postales. La dépense totale, en y comprenant l'acquisition du site, l'établissement d'un bureau de poste temporaire, les annonces, la surveillance, etc., se monte à \$33,750.30.

BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.

Les comptes de l'année dernière ne font mention d'aucun déboursé pour travaux de réparation demandés pour cet édifice: mais sur les pressantes représentations du maître de poste, demeurant dans la bâtisse, on a donné récemment à l'entreprise plusieurs améliorations qu'il est nécessaire d'y faire, au chiffre (autorisé par ordre en conseil) de \$785. Ces améliorations se rattachent à la sûreté et à la conservation de l'édifice, telles que:—18 paires de contrevents de fer peints; réparations à la toiture en ardoise; posage de dalleaux métalliques; introduction de tuyaux de l'Aqueduc; construction d'une borne-fontaine à l'intérieur de l'édifice, en cas d'incendie; 17 doubles-châssis vitrés et peints; un tambour d'hiver; deux grandes portes en bois complètes; une partie du nouveau grillage en bois, avec nouveaux cadenas, verroux et serrures, etc., pour fenêtres et portes.

BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.

La dépense qui a été faite cette année sur cette bâtisse s'est bornée au paiement de la balance qui était restée sur le contrat et les ouvrages additionnels déjà mentionnés comme achevés, ainsi que pour ameublement et fournitures nécessaires à l'inspecteur des bureaux de poste de la division locale, en y comprenant les arrérages de salaire dus au surintendant pour ses services,—en tout \$3,077.43 à porter au compte de l'appropriation. La laide mesure de la vieille prison et les murs en pierre qui l'avoisinent ont été vendus à l'encan pour une légère somme, afin de déblayer le terrain et mettre la dernière main au grillage et au clôturage du nouveau bureau de poste.

BUREAU DE POSTE DE TORONTO.

Sur instance de l'inspecteur des bureaux de poste, il a été fait une légère dépense de \$80 pour y construire une cheminée en briques, poser un nouveau gril, un manteau et un foyer en pierre.

BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.

Dans le cours de l'an dernier, ce bureau de poste a subi une réparation générale et une amélioration sensible dans l'éclairage. On a enlevé la toiture en ferblanc qui faisait eau et on l'a remplacée par une autre en gravois et en feutre; on a posé de nouvelles gouttières et de nouveaux reverseaux galvanisés; les dalleaux ont été renouvelés; on a construit des lunettes de toit, réparé des canaux d'égouttement défectueux, changé des niveaux, introduit de nouveaux tuyaux et élevé l'évier de la cuisine.

On a percé dans le fond de l'édifice trois nouvelles fenêtres afin de donner du jour dans les bureaux de triage et de distribution générale, dans le vestibule et les escaliers, où il fallait auparavant tenir constamment le gaz allumé pour pouvoir vaquer aux affaires. On a pris une partie de la bâtisse pour y faire un bureau des expéditions d'argent; élevé un tambour d'hiver à la porte du pignon; réparé et crépi la maçonnerie; suspendu de nouveau les châssis à coulisses; relevé le plâtre des murs et du plafond; lavé et nettoyé ceux-ci; bref, la réparation a été générale.

Cette dépense sera couverte par \$2,173, somme qui sera portée aux comptes de l'an prochain, à cause du peu de temps écoulé depuis que ces réparations sont commencées.

BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC.

Il n'y avait pas eu de frais encourus pour la vieille bâtisse employée aujourd'hui comme bureau de poste, jusqu'à la date de ce rapport; mais le 1er juin dernier, des plans et devis, préparés par un officier de ce département et approuvés par un comité de l'honorable conseil exécutif, furent soumis à des entrepreneurs de Québec et de Toronto, pour l'érection d'un nouveau bureau de poste sur la Grande Batterie, site de l'ancien parlement et loué par la province d'un évêque catholique de Québec.

L'intention du gouvernement en construisant cet édifice était de le faire servir au siège de la législature durant le laps de temps qui s'écoulera entre le déménagement de Toronto et l'achèvement des édifices publics projetés à Ottawa. La soumission la plus basse reçue et acceptée a été celle de MM. Elliott et Melville, de Brantford et Hamilton, pour \$32,730. Les murs extérieurs devaient être en brique rouge, etc., mais on peut voir les items de cette dépense détaillés au long, au chapitre des édifices du parlement à Québec.

On croit que la disposition centrale de l'édifice pourra très bien s'adapter aux exigences d'un bureau de poste, et offrira assez d'espace à l'administration, moyennant une dépense insignifiante pour les quelques changements qu'il y aura à faire lors du départ de la législature. Le site est convenable et bien placé pour les habitants de la ville et les hommes d'affaires.

DOUANES.

DOUANE D'HAMILTON.

A la réquisition du ministre des finances, il a été fait certains changements dans la disposition intérieure de la nouvelle maison de douane; on a placé au second étage la grande salle de l'entrepôt d'examen, des évaluateurs et des préposés au débarquement.

Les changements ci-dessus, de concert avec la mort de l'architecte conducteur, auront pour effet de retarder l'achèvement de l'édifice jusque vers le 5 de mars prochain; les travaux qui restent à faire se bornent à crépir la maçonnerie, à pratiquer des marches dans la cour, à la paver de gravois, et à quelques autres améliorations et aussi à l'extension de l'égouttement. Néanmoins, la bâtisse sera prête pour la transaction des affaires à l'ouverture de la navigation.

DOUANE DE KINGSTON.

La dépense, qui se monte cette année à \$1,420.70, a été consacrée à élever un parapet en pierre de taille surmonté d'un treillis en fer, à construire une clôture de division en bois, à niveler et égoutter l'emplacement, etc., toutes choses devenues nécessaires depuis la résidence du collecteur, M. Hopkirk, dans le nouvel édifice.

L'officier du port a dernièrement signalé plusieurs améliorations et besoins impérieux, afin de remédier à la tire imparfaite des fournaies à air chaud, de prévenir l'humidité au-dessus du porche, de pourvoir à la ventilation défectueuse du toit et autres parties de l'édifice, faire élever un hangar à bois, construire une porte d'entrée, ou des moyens de sortie du soubassement sur la cour. Ces demandes, dont plusieurs avaient déjà été recommandées, ont été, après examen, trouvées nécessaires et entraîneront des frais de \$1,000.

DOUANES DE MONTRÉAL ET TORONTO.

Il n'y a rien eu de dépensé sur ces douanes, soit à Montréal, soit à Toronto.

DOUANE DE QUÉBEC.

Ce magnifique édifice reste ferme et inébranlable sur ses assises artificielles et est, à l'heure qu'il est, sur le point de s'achever. Il doit être remis au 1er mai prochain au collecteur, pour la transaction future des affaires du port de Québec, et le propriétaire des bâtisses où se tient actuellement la douane a été averti en conséquence; à l'extérieur, l'édifice est tout fini, à l'exception des colonnes qu'il reste encore à gratter et du posage des degrés d'entrée entre le fleuve et la bâtisse: les matériaux pour ce dernier ouvrage sont tout prêts et n'attendent que quelques journées favorables de mars ou d'avril. Il reste également à terminer le remblai en arrière de la bâtisse, ainsi que la confection d'un chemin macadamisé qui fera le tour de la nouvelle douane, d'après les devis.

Les travaux en plâtre et de menuiserie à l'intérieur sont activement poussés par l'entrepreneur, qui fait aussi poser les fournaies à air chaud, tuyaux, etc., etc.

Le montant total, tel que constaté dans l'estimé de janvier dernier pour les travaux de contrat et de surplus, était de \$194,160, dont il a été payé \$189,796.

COURS ET PRISONS.

NOUVELLES COURS ET PRISONS DANS LE BAS-CANADA.

En vertu de l'Acte 20 Vict., ch. 44.

Dans le cours de juillet dernier, les entrepreneurs de ces édifices publics pour treize districts, ont reçu instruction de commencer l'érection de sept de ces bâtisses, dont son excellence avait approuvé le site. Au fur et à mesure que les difficultés produites par le

choix entre les divers lots en concurrence ont disparu, les édifices ont été commencés et sont plus ou moins avancés à l'heure qu'il est. Les deux sites choisis le plus récemment sont ceux de Sorel et de l'Industrie, où les entrepreneurs sont occupés en ce moment à se préparer à commencer les constructions au printemps.

Il n'y a plus d'irrésolu que le choix d'un emplacement dans la ville de St. Hyacinthe, où plusieurs sites se font concurrence, et qui, par suite de l'incendie de la vieille cour, exige plus que jamais une prompte décision.

Le principe d'après lequel ces édifices doivent être érigés est qu'il seront tous construits en pierre et couverts en ardoise, aux taux ci-dessous, suivant les plans et devis :

Ste. Scholastique - \$17,500	Rimouski - - - \$17,800	Nelsonville - - - \$17,900
Industrie - - - - 17,800	Montmagny - - - 18,000	St. Hyacinthe - - - 17,000
Sorel - - - - - - 17,600	Beauce - - - - - 18,000	St. Jean - - - - - 17,000
Malbaie - - - - - 17,500	Arthabaska - - - 17,600	Beauharnais - - - 17,000
		Chicoutimi - - - - 17,600

ST. JEAN.—Cette bâtisse est la plus avancée de celles qui sont sous contrat. La maçonnerie et le briquetage, qui sont d'une nature irréprochable, sont complétés, à l'exception du crépi de la pierre qui est remis fort à propos jusqu'à la belle saison. L'ardoise de la bâtisse doit être posée sous peu sur une couverture de feutre, et les gouttières métalliques sont déjà placées. Le tuyau d'égout en grès que l'on a cru indispensable pour tenir les fondements de l'édifice à sec a été conduit jusqu'à la rivière Richelieu, éloignée d'environ 1000 pieds. De grandes quantités de madriers préparés et autres matériaux sont sur le champ; les châssis à coulisses et ouvrages en fer sont sur le point d'être livrés, et le progrès des travaux assure pour le printemps l'achèvement de la bâtisse. La somme dépensée est de \$10,514.52.

STE. SCHOLASTIQUE.—Le site y est favorable au drainage et n'exige aucun frais de ce côté. Les fondations sont à une hauteur d'un rang au-dessus du niveau du sol, et les premières solives ont été placées : une quantité de pierre brute se trouve aussi sur le terrain; et la plus grande partie de la pierre de taille en voie d'extraction aux carrières voisines doit être livrée sous peu. L'entrepreneur s'y est pris de manière à fabriquer aussi de la brique dans le voisinage.

BEAUHARNAIS.—La maçonnerie de cet édifice, situé à l'est du village, est rendue à une hauteur de 13 pieds et le mur de la prison à l'allège des premières fenêtres. Environ 70 toises de pierre de maçonnerie et 450 pieds de pierre de taille sont déjà livrés; tout le bois pour solives, planchers, etc., se trouve sous la main, de même qu'une partie des ouvrages en fer. 200,000 briques sont rendues sur le terrain et un nombre considérable de tailleurs de pierre sont employés activement aux carrières afin de préparer pour les premiers beaux jours une prompte reprise des travaux.

SWEETSBURG OU NELSONVILLE.—Les murs extérieurs ont tous leur assise de pierre faite et les premières solives sont placées; on transporte en ce moment sur le terrain 1800 pieds de pierre taillée pour allèges, appuis, jambages, encoignures, etc., etc.; 12,000 pieds de bois sont déjà rendus et 73,000 briques ont été livrées.

La surveillance des quatre cours ci-dessus a été confiée à M. Larose, qui y a déjà fait des visites d'inspection périodique deux fois par mois.

ST. HYACINTHE.—Comme la décision du site à acquérir pour bâtir une cour et une nouvelle prison continuait d'être pendante, il devint nécessaire, pour ne pas interrompre les affaires judiciaires du district, de faire à la vieille mesure décorée du nom de palais de justice de St. Hyacinthe d'indispensables réparations. On obtint l'autorisation d'y faire une dépense de \$605.

Ces réparations allaient s'achever et déjà on avait fait des frais pour un montant de \$490, lorsque dans la nuit du 23 août dernier un incendie se déclara dans un hangar à bois de la station du chemin de fer du Grand Tronc, adossée presque à la cour. Les flammes ne tardèrent pas à se communiquer à la bâtisse, qui fut détruite : ses décombres, tels que pierre brute, briques et autres matériaux encore susceptibles de servir, sont évalués à environ \$400 et pourront être cédés aux entrepreneurs du nouvel édifice.

BEAUCE.—La saison des ouvrages en maçonnerie étant expirée, le conducteur des travaux est retourné chez lui pour l'hiver, après avoir fait couvrir les murs et les avoir mis à

l'abri de la gelée. D'après rapport, les murs extérieurs ont atteint la hauteur de la première ceinture de pierre de taille; l'ouvrage est satisfaisant; les dormants de cèdres sont tous livrés et l'on se prépare à ramasser, durant l'hiver, le reste des matériaux, afin de reprendre les travaux dès les premiers jours de la belle saison. L'emplacement est susceptible d'un bon égouttement.

ARTHABASKA.—Suivant le rapport du surintendant ci-dessus nommé dont la juridiction s'étend jusqu'ici, les travaux de cette localité ont fait des progrès marqués. La maçonnerie s'élève de deux rangées de pierre au-dessus de la ceinture de granit du premier étage.

MONTMAGNY.—Les murs ont atteint la hauteur de $\frac{1}{2}$ pieds au-dessus des solives du rez-de-chaussée; les fondements, qui d'abord avaient donné sujet à beaucoup de craintes et auxquelles il avait fallu donner des assises artificielles à cause de leur peu d'élévation au-dessus des eaux hautes de la rivière St. Thomas, ont très bien résisté jusqu'à présent. Ce qu'il y a eu de mieux à faire a été d'égoutter le terrain.

La quantité suffisante de briques est à peu de distance et à l'abri; deux carrières excellentes ont fourni jusqu'à présent toute la pierre des murs principaux. Les gros blocs seront tirés des environs de Québec; déjà, je crois, des contrats ont été signés à cet effet, ainsi que pour le bois de charpente.

RIMOUSKI.—Les fondations de cet édifice, commencées l'automne dernier, sont maintenant au niveau du sol et ont été mises à l'abri de la gelée jusqu'à la reprise de l'ouvrage. Afin de chasser l'eau du soubassement de l'édifice, il faudra poser des conduits d'égout de 9 pouces de diamètre qui viendront dégorger dans le fleuve St. Laurent, éloigné de 750 pieds, et dont le coût est évalué à \$750. On a de plus remarqué qu'en cet endroit une toiture d'ardoise ne pourra résister longtemps à la violence des gros vents, et qu'une en ferblanc sera vite détériorée par l'action corrosive de l'air; c'est pourquoi l'on se propose de couvrir l'édifice en bardeaux et d'économiser une assez jolie somme qui servira à diminuer la dépense additionnelle pour l'égouttement.

L'isolement de la bâtisse fait que le danger de l'incendie par le toit sera borné à la cour elle-même.

Quant aux matériaux, il n'y a de rendu sur le terrain que les solives de cèdre, 340 pieds (mesure linéaire) de pierre de taille de retraite, et quelques toises de pierre brute: MM. Sinclair et Skelsey ont le contrat pour fournir le reste du bois, de la pierre et de la brique nécessaires.

MALBAIE.—Les murs de fondation et de maçonnerie de ce palais de justice sont rendus jusqu'à la ceinture de pierre du premier étage. La prison s'élève à la hauteur de la moitié des châssis du second étage et les grillages en fer sont déjà scellés.

Les poutres de cèdre du premier étage sont toutes placées; 140,000 briques ont été employées ou sont sur les lieux, avec une grande quantité de pierre de taille. Le bois du toit, les lattes et le sable sont aussi rendus, de même que les portes en fer pour armoires de sûreté, tous les grillages en fer, les colonnes et les traverses pour la prison et le bureau du protonotaire, et enfin les tuyaux en grès pour l'égouttement.

Des difficultés soulevées entre le sous-entrepreneur et les chefs surveillant les travaux ayant causé des frais inutiles, le commissaire a dû renvoyer deux personnes sous le contrôle desquelles la bâtisse avait été successivement placée.

CHICOUTIMI.—Toutes les fondations sont assises, à l'exception du soubassement destiné au géolier; la pierre est sous la main toute prête à être employée.

Une partie des murs de la cour s'élève de deux rangées de pierre de taille au-dessus du niveau du sol. La maçonnerie a été abritée contre la gelée et la grande quantité des matériaux déjà préparés facilitera la reprise de l'ouvrage en avril prochain. Les murs reposent sur le roc vif; il y a tous les moyens possibles d'égouttement.

Les matériaux rendus sur les lieux au 14 janvier dernier étaient 2,711 pieds de poutres de cèdre, 310 pieds cubes de pin blanc pour soliveaux, 700 pieds de pierre de parements ou de retraite, 10 toises de pierre brute, 336 minots de chaux sous hangar, et 432 minots de sable: depuis cette date, il a été transporté sur le terrain une quantité considérable de pierre de taille et brute, de bois, etc.

NOUVELLES COUR ET PRISON A CARLISLE.

Dans le comté de Bonaventure, la cour et la prison actuelles sont incommodément bornées aux dimensions d'une maison ordinaire. Sur la demande du shérif de New-Carlisle à l'exécutif, qui l'a référée à ce département, il a été recommandé de bâtir une prison séparée, en maçonnerie, qui mesurera 36 x 35 pieds, et qui permettra de prendre des mesures de sûreté et d'hygiène plus convenables : par ce moyen, la bâtisse actuelle sera livrée complètement à l'usage et occupation de la cour et de ses officiers.

Le coût du nouvel édifice, en y comprenant les changements que devra subir l'ancien, est estimé à \$4,508.

ILES DE LA MAGDELEINE---GOLFE ST. LAURENT.

La population de ces Iles, qui relèvent juridiquement du comté de Gaspé, et leur position en pleine mer rendent nécessaires une cour et une prison séparées ; en effet les plus proches se trouvent à Percé, sur la terre ferme, à une distance d'environ 140 milles. En conséquence, on a préparé des plans et devis pour des édifices d'un coût et d'une dimension proportionnés au besoin de la population insulaire. D'après l'estimé, une bâtisse en pierre de l'extérieur le plus uni, et convenable sous le rapport de la sûreté des prisonniers, ne pourrait y être élevée à moins de \$2400. Si l'on en croit des personnes bien informées, le site est tout trouvé sur l'Ile Amherst, la plus considérable du groupe de la Magdeleine, et qui offre une rade excellente.

On s'est assuré que la pierre et le sable peuvent s'extraire des environs : mais on devra faire préparer à quelqu'un des ports de l'Ile du Prince Edouard, du Nouveau-Brunswick ou de Gaspé, tout le bois, la menuiserie et les ouvrages en fer tout montés et prêts à être posés. Il a été suggéré de plus, comme mesure d'économie, d'employer la goélette du gouvernement au transport de ces matériaux.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

La dépense faite sur cet édifice se réduit principalement à celle de l'assurance, outre une somme de \$150 pour addition d'autres tuyaux à vapeur destinés aux chambres des juges et autres parties de la bâtisse.

Sur représentation des protonotaires demandant qu'il fût pris des précautions contre le feu et que l'on mît ainsi en plus grande sûreté les dossiers importants enfermés dans les voûtes du palais de justice, il a été ordonné d'achever et de rendre le soubassement à l'épreuve du feu en y plaçant des cadres et des contrevents en fer aussi bien que portes en fer, de plus d'intercepter toute communication des mansardes avec les autres parties de l'édifice au moyen de trois autres cadres et portes en fer, placés dans les murs mitoyens.

Les autres besoins signalés par le protonotaire, depuis cette époque, sont un treillis en fer dans le bureau des dossiers, un casier dans les voûtes des notaires, un cabinet à l'anglaise et un casier dans la chambre des juges, le tout estimé à \$460 : les comptes n'ont pas encore été reçus.

Il y a quelque temps, ce département a fait examiner l'état pitoyable et dangereux des ouvrages en plâtre, grosses sculptures et décorations du plafond des enceintes judiciaires, vestibules et autres appartements. Le rapport qui en a été fait par deux hommes entendus démontre la nécessité de renforcer la charpente du toit qui soutient ces lourds plafonds, de cheviller fortement aux murs les massives décorations, de donner de la force aux soliveaux des cours criminelles et de police, enfin, de réparer généralement les murs en plâtre, les sculptures et les plafonds partout où la nature des choses l'exige. Ces besoins sont d'une rigoureuse nécessité et ne souffrent pas de délai ; c'est pourquoi ordre a été donné d'y travailler immédiatement, afin d'enlever tout prétexte aux craintes du public. D'un autre côté, on s'attend à ce que les autorités municipales de la ville de Montréal vont commencer bientôt à faire les améliorations projetées près du palais de justice et approuvées à la fin de 1858 par l'exécutif ; elles consistent à démolir les débris de l'ancienne prison, prolonger la place Jacques Cartier jusqu'au Champ-de-Mars et construire un jet-d'eau en face de la bâtisse.

Comme mesure préliminaire à ce qui précède, l'arsenal de la milice volontaire active de Montréal a été transporté de la vieille prison (sur le point d'être démolie) à la salle de manœuvre, connue sous le nom de "Victoria Hall," qui s'ouvre sur le marché à foin et qui a été louée pour l'usage et occupation du corps.

Cette salle a été meublée de chevalets en bois pour les petites armes et accoutrements. Les frais encourus pour rendre plus sûre cette bâtisse où allaient être déposés des effets d'une aussi grande valeur, ont été de \$950.

La corporation de Montréal a eu de plus la permission de bâtir près de l'angle sud-est du palais de justice et dans de certaines limites une maison de pompe en pierre de taille ; de telle sorte que tout en contribuant à la sûreté de l'édifice, la vue ne sera pas choquée d'un contraste désagréable. Ce département s'est réservé le droit de faire enlever la maison de pompe, sans compensation, quand il le jugera à propos.

Les bureaux du registrateur de la cité et de l'île de Montréal sont maintenant situés à l'entresol et dans les soubassements voûtés de l'aile sud-est mise à part pour cet objet ; ils sont spacieux, suffisamment éclairés, et les dossiers et archives y sont en parfaite sûreté.

COUR DE SHERBROOKE.

Le contrat pour réparations générales, améliorations et quelques autres besoins additionnels, faisant en tout \$3,225, a été rempli le 1er juin dernier.

La dépense a compris l'élévation et le renouvellement des lambourdes et solives détériorées du premier étage ; l'élévation et renouvellement des planchers avec de nouveaux matériaux ; la reconstruction et le changement du perron de l'entrée principale ; la réparation du toit en ferblanc ; la dégradation des plâtres endommagés et la restauration complète des plafonds, murailles, corniches, etc. ; le renouvellement des plinthes gabariées, planchers, architraves de fenêtres et autres boiseries nécessaires, nettoyage général et peinture de l'intérieur ; et enfin le posage au-devant de la bâtisse de clôtures, portes d'entrée, etc. Rien n'a encore été fait pour remédier à l'état déplorable de la prison, qui a causé tant de plaintes, si ce n'est une bagatelle dépensée pour empêcher le toit de faire eau : la raison est la même que celle déjà assignée dans les rapports annuels des anciens commissaires de ce département.

COUR ET PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

La dépense de l'an dernier a été bornée à couvrir le toit en ferblanc, ouvrage qui avait été donné par contrat ; à peindre et sabler les corniches saillantes et gouttières ; et s'élève à \$1,112.38.

COUR ET PRISON D'AYLMER.

Les frais de cet édifice ont été pour quelques réparations au toit, ouvrages en plomb, et au crépi des murs, etc., faits en 1858, pour un montant de \$18.65.

COUR DE QUÉBEC.

Cet édifice continue à être en bon état ; il n'y a été dépensé que \$50 seulement pour isoler davantage la chambre des juges, en fermant l'entrée au public et en percant une porte dans le corridor et une fenêtre pour éclairer le passage.

PRISON DE MONTRÉAL.

La seule dépense encourue par cette institution a été le coût de séparer, dans l'aile nord, les femmes condamnées des quartiers encombrés des autres parties de la prison, en faisant un plafond, au-dessus des corridors ouverts, entre les rangées supérieure et inférieure des cellules. Une somme assez modique a suffi à cette amélioration essentielle.

On a proposé à la corporation de la ville de Montréal de réduire l'énorme taxe que paie la prison pour l'eau, en payant au lieu d'un taux annuel fixe, la quantité d'eau dépensée telle que mesurée au moyen d'un hydromètre.

Les objections et les difficultés suscitées par le comité de l'eau au sujet des proportions de l'hydromètre ont jusqu'ici empêché la conclusion de tout arrangement.

Le travail des prisonniers a été utilisé d'une manière satisfaisante, durant l'été dernier, sous la direction de M. McGinn, le geôlier, ils ont construit une cheminée et fait d'autres réparations nécessaires.

PRISON DE QUÉBEC.

Aux pressantes sollicitations des autorités, les officiers de ce département ont préparé des plans, devis et estimés pour mettre cet édifice délabré en état de sûreté et de réparation. La maçonnerie, la partie surtout formant les cabinets à l'anglaise en arrière de l'édifice, a dû être étayée et soutenue pour en prévenir la chute. Tous les cadres en bois des châssis étaient plus ou moins détériorés; le toit faisait eau; les gouttières en métal et les gargouilles en demandaient de nouvelles, et les égouts sont devenus engorgés et dangereux pour la santé.

Cette dépense, qui comprend plusieurs autres besoins, a cependant été réduite à la somme de \$4,653, en retranchant les ouvrages qui ne sont pas exigés pour la santé ou la sûreté des prisonniers, tels que nouvelles clôtures, ciment à l'extérieur des murs de devant, peinture, etc. Les journaux de la ville ont dernièrement publié les demandes de soumissions; l'autorisation de commencer l'ouvrage a été accordée.

Pendant ce temps, le bureau des inspecteurs des prisons de la province ayant été formé, les plans mis au concours pour la nouvelle prison ont été soumis à leur décision, et il a été répondu à ce département que le choix serait incessamment fait en vue de la construction d'une nouvelle prison.

Le bureau des inspecteurs des prisons a néanmoins suggéré une dépense de \$200 pour dégorger et ouvrir les égouts au printemps, afin d'améliorer l'état sanitaire de la prison; ce chiffre paraîtra comparativement faible si l'on considère l'importance de ces travaux.

Dans le cas où l'on bâtirait une nouvelle prison, on devra nécessairement en finir avec la question, depuis si longtemps pendante entre le gouvernement provincial et les autorités militaires, de l'échange du terrain connu sous le nom de "Propriété Bonner," contre un autre pour y bâtir une prison. On a renoué dans ce dessein les négociations avec le département de l'artillerie.

PRISON DE KAMOURASKA.

Un contrat a été signé par Charles Touchette pour la construction d'une nouvelle prison qui serait attenante à la cour actuelle, jadis une simple demeure particulière. Le besoin s'en fait impérieusement sentir à cause des plaintes nombreuses sur l'exiguïté, l'insécurité et l'état délétère des cellules pratiquées dans le soubassement de cette vieille maison: le coût d'une aile en bonne maçonnerie, d'après la soumission la plus basse, outre quelques dépenses additionnelles pour les fondations, se monte à \$8,100.

Il a été dernièrement fait une inspection des murs; ils sont achevés et solidement faits; les combles sont couverts de planches et prêts à recevoir la couverture en bardeaux: cependant, la brique a souffert de la gelée et les arches des cellules devront être recommencées.

On considère comme indispensable la construction d'un égout pour assainir le soubassement, où l'eau a été cause du dommage dont on vient de parler.

On travaille à tout préparer pour finir l'édifice au 1^{er} juin prochain.

Le geôlier, dont la demeure touche à la cour actuelle, et qui se trouve trop petite et exposée aux intempéries, a reçu la permission de se louer une maison pour l'hiver jusqu'à nouvel ordre.

La dépense, jusqu'à ce moment, s'élève à \$5,074.04.

PROPRIÉTÉ BONNER.

Il y a deux enclos de bois sur cette propriété qui produisent chaque année, respectivement, un loyer de \$60 et \$240 : ce dernier chiffre comprend en outre l'affermage d'environ 38 acres de terre. Une partie du loyer de l'an dernier n'ayant pas été payée, à cause de l'insuffisance des moyens du locataire, on se propose de recourir aux procédés judiciaires pour faire partir celui-ci et louer la propriété à d'autres personnes offrant des garanties suffisantes de paiement.

CASERNES DE TORONTO.—LE NOUVEAU FORT.

En vertu de l'acte 18 Vict., chap. 91, le gouverneur en conseil a le pouvoir de porter dans la classe B, telles parties des terres de l'artillerie décrites dans la seconde cédule, suivant que son Excellence le pourra juger nécessaire aux fins du gouvernement, et pour l'entretien des terres et propriétés consacrées à la défense de la province. Les casernes de Toronto, employées pour ce dernier objet, ont été placées dans la classe B ; autorisation a été donnée d'y dépenser \$108 pour conduits d'égouts et autres réparations urgentes. Ces travaux sont finis.

ARSENAL DE QUÉBEC ET HANGAR.

Le gardien de l'arsenal ayant dû dernièrement laisser la maison qu'il occupait sur l'Esplanade pour la céder au département de l'honorable maître général des postes, le colonel commandant la force active de milice à Québec a demandé que l'on préparât des appartements pour le sergent-gardien, dans la partie supérieure du hangar ou abri à canon, situé en arrière du bureau de poste. Cette dépense, du chiffre de \$117.80, a compris la division d'une partie de l'extrémité de l'arsenal, l'enduit des murs et les précautions nécessaires à prendre pour le garantir des froids de l'hiver ; c'est ce qui a été fait.

Le seul déboursé qu'il y a eu à faire pour les arsenaux et hangars à canon de Toronto et Hamilton a trait à des réclamations contre les bâtisses de cette dernière ville et s'est élevé à \$55.85.

HOPITAL DE MARINE.

Les quais et terrains environnant cette institution ont été ou achevés ou mis en état de réparation complète.

La grande bâtisse en bois située en arrière et destinée à servir d'hôpital des fiévreux a été de même finie à l'extérieur pour ce qui se rapporte au lambrissage, peinturage, châssis et portes ; à l'intérieur, la menuiserie, le plâtrage et les planchers restent encore à faire.

Cet édifice est considéré comme nécessaire pour séparer les malades atteints de maladies contagieuses, qui sont pour le moment soignés dans l'hôpital même.

D'après un examen récent des fournaies et des tuyaux à air chaud de la nouvelle aile, il est devenu nécessaire de les entourer de précautions plus satisfaisantes, afin de contenter les inspecteurs et agents d'assurance. Ces mesures de sûreté coûteront \$200.

On a trouvé de plus que la charpente et le fond du réservoir d'eau placé à l'étage supérieur de l'édifice, est devenu pourri par l'humidité et dangereux : pouvoir a été donné d'affecter une somme de \$60 pour réparer tout ce qui paraît défectueux.

Les dépenses de l'année dernière se montent à \$1,638.80.

QUARANTAINE DE LA GROSSE ILE.

Il n'a été rien fait, soit en neuf soit en vieux, durant l'année dernière ; la dépense demandée ne sera pas faite pour le moment.

DÉBARCADÈRES DES RIVES NORD ET SUD DU FLEUVE ST. LAURENT.

Tous ces débarcadères étaient en bon état la dernière fois qu'ils furent inspectés, si l'on en excepte celui de la Malbaie, sur lequel il a fallu dépenser \$314, tant pour réparer et couvrir en bois dur les angles extérieurs de la tête de l'embarcadère, et remplacer les défenses qui avaient été emportées par la glace, que pour le remplir de pierres. La violence de la mer l'avait presque vidé.

Cet embarcadère n'ayant pas été suffisamment élevé hors de l'eau, les vagues ont dernièrement fait le ravage que nous venons de décrire, et il sera nécessaire de couvrir en mardie toute la largeur du débarcadère au lieu du revêtement actuel en macadam : le coût ne dépassera pas \$400.

ÉCOLE NORMALE DE MONTRÉAL.

Diverses réparations et améliorations ont été faites dans les bâtisses qu'occupent aujourd'hui les écoles normale et modèle dans la rue Notre-Dame, telles que l'élévation du plafond de la salle de lecture, des écoles et des classes, etc., qui a été donnée par contrat : il a aussi été déboursé \$935.75 pour dépenses de l'année, en y comprenant une vieille réclamation d'un ancien commis pour inspection des travaux.

ÉCOLES NORMALE ET MODÈLE DE QUÉBEC.

Avant le départ de ces deux institutions du vieux château St. Louis que venait occuper le département des terres de la couronne, il avait été dépensé \$110.00 pour réparations ordinaires de boiserie, peinturage, etc. Une nouvelle dépense devint bientôt nécessaire sur la demande du surintendant de l'éducation pour le Bas-Canada, afin d'approprier la nouvelle bâtisse des Pères Jésuites, rue Ste. Ursule, louée par le gouvernement, aux besoins de l'école normale Laval, en y faisant de nombreux changements, et en y introduisant le gaz et l'eau. Ces demandes ont été aussitôt mises à exécution ; le coût de ces travaux est compris et fondu dans les frais totaux annuels des loyers et réparations des édifices publics.

SPENCER WOOD.

Des réparations considérables y étaient devenues indispensables, vu le peu de résistance qu'offrait au temps les bâtisses en bois qui forment la majeure partie de Spencer Wood, aussi bien que la résidence vice-royale elle-même inoccupée depuis plusieurs années.

Néanmoins, instruction a été donnée de réduire ces besoins et réparations aux limites les plus économiques. Afin de préparer les édifices pour la réception de son excellence le gouverneur général, on a dressé une liste des diverses améliorations et changements qu'il fallait faire pour augmenter les commodités de Spencer Wood comme demeure de famille, pour faciliter l'accès d'une partie de l'édifice à l'autre, pour faire de nouvelles chambres à coucher, de nouveaux passages, des chambres de bains, etc., tapisser à neuf les salles et les chambres, et peindre les appartements officiels.

Le coût de ces réparations nécessaires s'est monté à \$4,299.35.

BATISSES DU PARLEMENT ET NOUVEAU BUREAU DE POSTE, QUÉBEC.

Conformément à ses instructions, un officier compétent de ce département est descendu à Québec dans le mois d'avril dernier, afin de faire un rapport sur les moyens que présentait cette ville pour la prochaine convocation du parlement. Il avait ordre de visiter les grandes bâtisses de l'Université Laval, les casernes des Jésuites, la salle de musique, rue St. Louis, et les propriétés y attenantes, ainsi que la salle du nouveau marché bâti par la

corporation de la cité dans la rue Champlain. Rapport fut fait sur les facilités qu'offrait chacun de ces édifices le 4 avril 1859.

Le 12 du même mois, cet officier soumettait, par ordre, un estimé de ce que coûteraient des bâtisses unies, revêtues de briques anglaises réfractaires, flanquées de deux ailes temporaires faites de charpente (que l'on pourrait enlever au besoin.), et qui s'élèveraient sur le terrain de la grande batterie à Québec, jadis occupé par l'ancien parlement et dont le gouvernement est aujourd'hui en possession. La dépense probable, en y comprenant le coût approximatif de "tout ce qui est nécessaire pour une assemblée de la législature," se montait à seize mille louis. La partie centrale de l'édifice devait, suivant qu'il avait été recommandé, servir plus tard de bureau de poste à la ville de Québec.

En conformité de l'autorisation de l'exécutif, on a préparé avec le plus d'activité possible, des plans et devis qui ont été soumis à la concurrence du public le 10 juin dernier. Le coût de l'édifice entier, y compris les ailes, fut cependant (à part les ameublements et préparations) réduit par ordre du gouvernement à £12,500, la bâtisse entière devant être construite en briques rouges.

Vingt-cinq soumissions ont été transmises à ce département, variant de £8,192.10s, la plus basse, à £14,375, la plus élevée: le contrat de construction de ces bâtisses a été conclu avec MM. Elliott et Melville, du Haut-Canada, qui étaient les plus bas soumissionnaires. Eu égard au taux réduit de ce contrat (à cause du manque d'ouvrage et du bas prix des matériaux,) on décida dans la suite de substituer la brique réfractaire anglaise à la brique rouge canadienne, comme revêtement extérieur plus durable, en même temps que pour accomplir un règlement municipal de la ville prohibant l'usage du lambrisage en bois à l'extérieur des bâtisses; d'enduire de ciment les parties élevées du pignon et de l'arrière, et les passer à la peinture à l'huile au lieu de l'enduit badigeonné, tel que spécifié; et s'il n'est pas attaqué par la gelée, à la saison avancée où il a été posé, ce revêtement devra être considéré comme imperméable, malgré l'endroit exposé où se trouve l'édifice.

L'appareil de chauffage breveté de Mill; les cabinets à l'anglaise et la plomberie nécessaire; les ouvrages en cuivre et posage du gaz; l'ameublement, le renouvellement, et le placement des vieux meubles, le posage des cloches, l'introduction de l'eau, etc., de même qu'une palissade d'enceinte en bois uni, n'ont pas dépassé en tout les limites fixées d'abord à la somme de £12,500.

L'édifice remplira assez bien le but que l'on s'est proposé dans sa construction. Il offre, croit-on, dans sa distribution intérieure le plus de commodités qu'il soit possible d'attendre de l'exiguité du local. La superficie de terrain couverte par les bâtisses du parlement à Toronto comparée à celle de la grande batterie est presque le double de celle-ci; en effet, la première mesure 34,800 pieds, tandis que la seconde n'en compte que 17,250. Mais il sera toujours facile, d'ailleurs, lorsqu'il plaira à la législature de se créer plus d'espace, d'ajouter un étage de plus aux ailes actuelles. Le département n'a fait que se conformer à l'intention du gouvernement en réduisant la dépense le plus possible.

Les divers articles d'ameublement, tels que portes en drap, pupîtres, gazeliers, cloches et autres meubles en général transportés ici de Toronto, qui ont pu servir dans les nouvelles dispositions, ont été employés. Cependant, malgré le désir extrême de faire toute l'économie possible, plusieurs articles du genre le plus simple en fait de décoration ont paru indispensables pour les deux chambres du parlement. La construction et les travaux de préparation ont été poussés avec une telle vigueur, qu'ils étaient finis pour l'ouverture du parlement, le 28 courant; sept mois seulement s'étaient écoulés depuis la pose de la première brique des murs de la bâtisse.

On trouvera dans l'appendice de ce rapport les paiements faits jusqu'à la fin de l'année expirée.

EDIFICES POUR LES DÉPARTEMENTS PUBLICS, QUÉBEC.

Avant que de transporter de Toronto le siège du gouvernement à Québec, on a dû s'assurer dans cette dernière ville, après de longues négociations, la location d'édifices nécessaires pour les bureaux publics; les sites choisis et loués sont très bien placés. Voici leur énumération:—

Le département du ministre des finances, les divisions des douanes et de l'audition, sont placés dans la demeure de Mme Leaycraft, rue Ste. Geneviève, au loyer de £225 par année.

Le département des travaux publics occupe une maison louée de M. Henry Chapman, au coin des rues Ste. Geneviève et des Carrières : prix annuel, £150.

Le département du receveur général et le bureau d'agriculture occupent deux maisons louées des héritiers Jones, et formant le coin des rues Haldimand et St. Louis, au prix annuel de £300.

L'honorable conseil exécutif, le secrétaire provincial, les honorables procureurs généraux du Haut et du Bas-Canada, et le surintendant des terres des sauvages, ont leurs bureaux dans les bâtisses Union ou St. George, en face de la Place d'Armes ; locateurs, les héritiers Sewell : loyer annuel, £450.

Le bureau de l'adjudant général de milice se tient au No. 33, rue St. Louis, au prix de £70 par année.

Tant que les officiers et écrivains des diverses branches de la législature n'ont pu entrer dans les bâtisses du parlement, une partie de la salle de musique, rue St. Louis, et une maison privée sur le Cap, louées de M. Stayner, leur ont servi de bureaux temporaires.

Les autres départements ont été répartis dans des bâtisses appartenant au gouvernement, comme suit :

Le département du maître général des postes occupe l'ancienne résidence de feu le juge en chef Sewell, sur l'Esplanade.

Le département des terres de la couronne se tient au Vieux Château ou Château St. Louis, à la place des écoles normale et modèle de Québec.

Rien n'a été épargné pour diminuer autant que possible les frais encourus pour adapter à leur nouvelle destination des bâtisses jusqu'alors demeures privées, et qui pour le plus grand nombre étaient trop étroites pour contenir tous les employés d'un bureau et les documents sans cesse grossissant de la province.

Il n'a fallu qu'une légère somme pour couvrir les frais de préparation dans les édifices destinés au conseil exécutif et au département du receveur général. La première de ces bâtisses a été totalement restaurée par ses propriétaires : c'était une des conditions auxquelles le commissaire consentit à la louer. Les baux de ces édifices, aussi bien que des autres dont nous avons parlé, sont faits de manière à courir un an ou plus au choix du gouvernement. Au premier janvier dernier, la dépense faite sur les bâtisses St. George, d'après les livres du département, s'élevait à \$176.50 ; sur les bâtisses de Jones à \$454.25.

La dépense faite pour le bureau du département du ministre des finances a principalement trait à la séparation et subdivision des chambres en autant de bureaux qu'il a été nécessaire, et au logement qu'il a fallu préparer pour le gardien : elle se monte à \$969.81.

Il est devenu nécessaire, dans la maison occupée par le département des travaux publics, d'élever le plafond des mansardes et de faire une subdivision de chambre, pour les commis, aussi bien que de convertir les écuries en bureaux additionnels et en logement pour le gardien et le messenger. Les deux étages en brique qui y ont été élevés servent chacun à la salle des cartes géographiques et à la division de l'ingénieur : on y a aussi placé le bureau privé de l'honorable ministre des finances, lequel communique avec son département, qui est attenant. Dépense, \$2,047.07.

Le département des terres de la couronne et le bureau du registrateur provincial figurent pour une dépense de \$1,043.36, employée à faire les changements et réparations nécessaires pour le personnel. Les bureaux privés de son Excellence et de ses aides-de-camp occupent le même édifice.

Le bureau général des postes, sur l'Esplanade, a subi une restauration complète, en ce qui a rapport aux planchers, châssis à coulisses, cadres, nouveaux plâtrages des murs et plafonds, peinture et nettoyage du plâtre ; à la boiserie, etc., etc. ; aux cheminées, toit, gouttières et gargouilles : on a de plus construit une aile en brique sur l'arrière de l'édifice, pour y faire de nouveaux bureaux, et des chambres à l'épreuve du feu pour les coffres de sûreté. Ces travaux ont tous été faits par contrat, au coût de \$2,623.72.

Le tout est respectueusement soumis.

F. P. RUBIDGE,
S. I. T. P.

C.

RAPPORT DU SURINTENDANT DU CANAL WELLAND POUR 1859.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 20 décembre 1859.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport sur les travaux de ce canal, en conformité des instructions de votre lettre, No. 29,896, du 3 courant. Ces travaux sont divisés ainsi :—en premier lieu, travaux de construction payés sur les octrois de deniers faits par la législature ;—en second lieu, travaux d'entretien et de réparations payés sur les revenus du canal.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Les travaux qui ont été autorisés et qui sont en voie de progrès comprennent l'agrandissement du canal à l'endroit situé entre Allanburgh et la tranchée à Ranney's Bond, sur une longueur de 12½ milles. On veut par là élargir et approfondir le canal, afin de pouvoir prendre le lac Érié comme son niveau le plus élevé.

Durant toute la saison dernière, quatre cure-môles à vapeur ont été employés à ces travaux ; des hommes et chevaux ont fini les excavations nécessaires jusqu'à la surface de l'eau.

Le travail des cure-môles s'est surtout borné à compléter le canal au sud de la jonction, sur une longueur de 5 milles, et à creuser au nord de l'aqueduc, sur une longueur d'environ 1 mille : il a été donné par ce moyen au canal 50 pieds de largeur de lit, au niveau du busc de la vieille écluse du Port Colborne ; sa profondeur a été augmentée d'un pied au-dessous de ce niveau, qui est celui du lit de la tranchée.

TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN.

Quelque temps avant l'ouverture du canal, une crue subite de la petite rivière des Douze Milles a causé une inondation qui a fortement endommagé les bords du canal et déposé dans son lit la terre qu'elle charroyait sur son passage. Ce n'est pas la première fois que ce rapport constate le dommage que causent les inondations de cette petite rivière tous les ans : en cette dernière circonstance comme auparavant, on s'était prémuni de toute espèce de manières contre leur retour. C'est sans doute à ces précautions qu'on doit de n'avoir pas eu à enregistrer des conséquences plus sérieuses. Il est donc devenu nécessaire, avant l'ouverture de la navigation, de réparer ces dommages et d'enlever les matières de toute espèce dont l'inondation avait obstrué le canal.

Le canal fut ouvert au passage des bâtiments le 1er avril : il a été fermé à cause de la glace le 8 décembre ; ce qui fait en tout 252 jours de navigation (y compris les interruptions) de l'une à l'autre de ces dates.

La navigation a été par deux fois interrompue : la première, par la rupture des portes de l'écluse No. 7, le 30 avril ; l'interruption a duré 3 jours. Le 16 juin, le vapeur *Quebec*, de Kingston, a emporté celles de l'écluse no. 25. La navigation a été interrompue pendant 8 jours ; le volume d'eau qui se précipita du grand bassin, dont le niveau était au-dessus de cette écluse, occasionna des dommages considérables et fit de larges brèches aux levées du canal. Ces réparations, indispensables à la reprise de la navigation, ont exigé beaucoup de travail et de dépenses et causé un délai assez long.

Afin de prévenir de pareils accidents, on a suggéré la construction d'une écluse de garde au-dessus de l'écluse no. 25. Son coût probable serait de \$19,000 ; une dépense ultérieure de \$4,500 sera nécessaire pour élargir le chenal qui se trouve au-dessus, afin d'y créer un lit suffisant pour recevoir des bâtiments.

En mars dernier, une violente tempête élevée sur le lac Érié a causé de grands dégâts aux jetées des ports Colborne et Maitland : les réparations nécessaires ont été faites comme

elles devaient l'être. En regardant la cédule, on verra le montant de la somme dépensée pour ces travaux. Le 26 novembre dernier une autre tempête ravagea de nouveau les mêmes endroits ; rapport en a été fait dans le temps. On n'a pas encore travaillé aux réparations, mais on a compris dans les estimés les frais qu'elles entraîneront, etc., aussi bien que pour donner aux jetées plus d'élévation et les mettre à l'abri de semblables dégâts.

La cédule des dépenses faites pour réparations,—montre le montant dépensé pour la construction de portes d'écluse de rechange, pour parer aux événements, en même temps que pour protéger et élever les bords du canal, etc., pour admettre les bâtiments d'un tirant de 10 pieds d'eau.

Les cédules Nos. 1 et 2—font connaître les divers votes de deniers faits par la législature, outre la dépense jusqu'au 1er décembre 1859.

L'élargissement et l'approfondissement du canal au-dessus d'Allanburgh, pour 1860, exigeront, pour être continués, une somme de \$60,000.

La cédule No 3—donne le coût de l'entretien et des réparations du canal pour cette année.

Ces dépenses ont été prises à même les péages :

Frais de régie - - - - -	\$34,442 22
“ de réparations - - - - -	35,336 36

Total de régie et réparations - - - - -	\$69,778 58
---	-------------

La dépense encourue pour l'administration et les réparations se trouve constatée dans les *tableaux détaillés*.—S'y trouve comprise une dépense de \$17,791.24 pour réparation de brèches faites par les bâtiments, de dégâts causés aux levées par la tempête, et de dommages occasionnés par des inondations.

La cédule No. 4—fait connaître les pouvoirs d'eau et autres droits affermés sur le canal, avec les bâtisses, etc. :

Le loyer annuel est de - - - - -	\$8,621 08
Le montant payé en 1859 est de - - - - -	10,545 91
La balance due au 1er courant est de - - - - -	7,633 99

Rien n'a été épargné pour percevoir les loyers et toucher les arrérages.

La cédule No. 5—décrit les terrains dont on a disposé et qui n'étaient d'aucune utilité pour le canal.

La cédule No. 6—constate les bâtiments et autres articles soumis à l'amende pour avoir enfreint les règlements du canal.

La cédule No. 7—donne le chiffre approximatif et le coût probable des *réparations pour 1860*, qui s'élève à \$20,000, y compris la construction de 8 portes pour les écluses de la Montagne ; ce qui sera nécessaire pour les réparations et l'élévation des jetées des ports Colborne et Maitland, et la construction de 6 portes destinées aux écluses d'Allanburgh et Port Robinson, se montera à \$17,000.

Annexé à ce rapport se trouve un état du revenu de ce canal durant les 3 dernières années. On verra par là que les péages de 1859, \$124,145.78, ont donné \$83,625.74 de moins qu'en 1858 : aussi, que 1,137 bâtiments ont traversé le canal en 1858 de plus qu'en 1859.

Ce qui précède, accompagné des cédules ci-dessus mentionnées, fournira, je crois, toutes les informations nécessaires.

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

(Signé,) S. D. WOODRUFF,

Au Secrétaire des Travaux Publics, Québec.

CANAL WELLAND.

Tableau de ses revenus depuis trois ans.

	1857.	1858.	1859.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Perçu à Colborne.....	161319 91	153219 20	81305 63
do Robinson	4514 13	3521 27	2804 20
do Maitland.....	3465 62	1426 33	1152 29
do Dunnville	3536 62	2461 88	3667 33
do St. Catharines	2896 66	1668 47	1251 78
do Dalhousie.....	57204 44	45444 37	33964 55
	232437 38	207771 52	124145 78
Perçu sur fermages.....	9021 07	13068 19	10545 91
do ventes de terrains.....	539 00	804 56	200 00
do amendes et dommages.....	595 00	947 29	4176 82
	242592 45	222591 56	139068 51

CANAL WELLAND.

CÉDULES UNE À SEPT.

Dépenses et travaux d'entretien et de réparations—Fermages annuels de pouvoirs d'eau—Terres vendues et affermées—Amendes et dommages,—et Coût probable des réparations futures.

CANAL

CÉDULE No. 1.—Indiquant les divers octrois avec les dépenses faites sur le CANAL en novembre incluses), ainsi que la CÉDULE No. 2, indiquant les diverses estimations La balance requise pour achever les travaux commencés est de £127,853.

QUELS TRAVAUX.	Montant de l'estimation votée.
Pour les divers travaux énumérés dans le rapport précédent, et maintenant terminés, et les sommes correspondantes à celles du rapport de l'année dernière.....	£ s. d. 126338 4 6
CÉDULE No. 2.	
<i>Indiquant les estimations pour achever les divers travaux commencés, avec les sommes votées pour ces objets, et la balance requise pour les terminer.</i>	
Bassin au-dessous de l'écluse de Colborne.....	£18200
Bureaux et résidence des percepteurs, Port Robinson, Maitland et Dunville.....	2500
Elever les écluses.....	4000
Finir la tranchée profonde à 50 pieds de fond, sections Nos. 15 et 16.....	39420
Sections 17 à 26, élargir à 50 pieds de fond.....	64554
Extension du bout sud de la jetée est à Dalhousie.....	3000
Surintendance et dépenses contingentes.....	14021
Pour un second chemin de halage du côté est du canal, depuis le pont de Hunt à celui de Marlatt.....	4525
Pour souterrain au fossé de Brown.....	2507
Pour faire les fossés du canal d'alimentation.....	1000
Pour foncer le canal au-dessus de Thorold.....	500
Pour dommages aux terrains et autres.....	7400
Pour agrandir le havre à Dalhousie, et pour jetée, nettoyer le bassin.....	12500
Pour do do Colborne, et do du côté sud-est..	16000
Pour do do do et do du côté sud-ouest	6250
Portes de garde à Thorold.....	5125
Elever les chaussées et les jetées aux ports de Colborne et Maitland.....	3763
Valeur totale des ouvrages ci-dessus projetés.....	£204568
Montants votés en 1854.....	} £76715
1858.....	
1859.....	
Montant requis pour terminer les divers travaux énumérés dans la cédule No. 2..	£127853
	£ s. d. 76715 0 0
	£204053 5 4

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 20 décembre 1859.

WELLAND.

WELLAND, pour travaux en voie de progrès au 30 novembre 1859, (les estimations faites pour achever les travaux commencés, avec la somme de £76,715 votée pour ces objets.

Montant de l'estimation votée.	Somme dépensée jusqu'au 1er janv. 1859.	Dépensé du 1er janvier 1859, au 1er janvier 1860.	Somme totale dépensée au 1er décembre 1859.	REMARQUES SUR LES TRAVAUX.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
	503133 36		503133 36	
	65697 40		65697 40	Terminé. Balance de cet octroi employé au paiement des terrains acquis.
	16000 00		16000 00	Terminé.
306860 00	141166 90	42650 00	183816 90	En voie de construction.
	10025 26		10025 26	do
	34818 25	4497 50	39315 75	Terminé.
		1581 75	1581 75	
306060 00	267707 81	316437 06	48729 26	
812212 89	770841 17	819570 42	48729 82	\$7357 53 cts., excédant de la dépense sur l'octroi.

S. D. WOODRUFF,
Surintendant du Canal Welland.

CÉCULE No. 3.—Cédule détaillée du montant brut des dépenses mensuelles faites pour la

Table with 11 columns: 1859, \$ cts., \$ cts., \$ cts., \$ cts., \$ cts., \$ cts., \$ cts., \$ cts., \$ cts., \$ cts. Rows include months from Janvier to Novembre and a total row.

Sur les frais de réparations ci-dessus, s'élevant à.....

Table with 4 columns: Description, \$, \$, \$, detailing repairs for Port Colborne, Port Maitland, and various locks.

BUREAU DU CANAL WELLAND, Ste. Catherine, 20 décembre 1859.

régie et les réparations du CANAL WELLAND, pour l'année 1859 jusqu'au 1er décembre.

Table with 11 columns: Fontes et ferronnerie pour ponts, portes d'écluses, etc.; Bois de charpente pour portes d'écluses, ponts et réparations; Transporter glaise et gravois en bac pour élever et couvrir les remblais, creusage, etc.; Réparations aux jetées à Port Colborne; Réparations aux jetées à Port Maitland; Matériaux divers, peinture, huilé, fichés, elous, cordages, pelles, etc.; Réparations, ponts et décharge à Dunville et Sulphur Creek; Montant total des réparations; Montant total de la régie et des réparations. Rows include months from mars 1859 to octobre 1859 and a total row.

(Signé,) S. D. WOODRUFF, Surintendant, Canal Welland.

CANAL WELLAND.

CEDULE No. 4.—Etat indiquant les fermages annuels des pouvoirs d'eau affermés, et es loyers des autres propriétés situées sur le CANAL WELLAND, avec le loyer annuel; aussi les arrrages de fermage, le montant des paiements faits en 1859, et la balance due au 1er décembre 1859.

Où situé.	PROPRIÉTAIRES.	MÉCANISME.	Fermage annuel.	Mont. des fermes, avec les arrrages, jusqu'au 1er juill. 1859.	Mont. des paiements jusqu'au 1er déc. 1859.	Balance due sur ferm. au 1er déc. 1859.	REMARKS.
Port Dalhousie	Robert Laurie et Cie	Moulin à farine	\$ 197 30	\$ 295 95	\$ 295 95		
do	Robert et J. Laurie	Moulin à farine	240 00	360 00	360 00		
do	Robert et J. Laurie	Lot ½ acre de terre	20 00	30 00	30 00		
do	Reuben Morrison, maintenant succs. Sampson, Smiley	Moulin à scie	137 00	137 00		137 00	Eau arrêtée. Entre les mains du solliciteur pour perception
do	Alex. Muir	Bassin de carénage	76 00	76 00			
do	Donaldson, Andrews et Ross	Bassins de radoub	100 00	100 00			
do	Jas. Mavor, maint. John Johnson	Lot	20 00	30 00		30 00	Entre les mains du solliciteur pour perception
do	George A. Clarke	Qual	80 00	80 00			
SEcluse No. 2	John J. Rannev, maintenant Banque du Haut-Canada	Moulin à farine	260 00	260 00		130 00	Moulin brûlé. Pas d'eau employée
Ste. Catherine	Compagnie des pouvoirs d'eau	Eau de surplus des écluses 11 à 2	500 00	500 00		500 00	Compagnie d'emprunt du Canal Welland
do	Calvon Phelps, maintenant Banque du Haut-Canada	Moulin à farine	150 00	450 00	375 00	75 00	
Ecluse No. 4	Calvin Phelps, maintenant Banque du Haut-Canada	Lot de quai	40 00	100 00	80 00	20 00	
Ecluse No. 5	Richard Collier	Moulin à scie	167 66	335 33	335 33		
Ecluse No. 10	Thomas Towers, maintenant Brownlee et Stinson	Moulin à farine	140 00	280 00	280 00		
Ecluse No. 12	Orson Phelps, maint. à la compagnie d'emprunt du Canal Welland	Moulin à scie	124 00	186 00	186 00		
Eclus's No. 22 à 11	Comp. d'emprunt du Canal Welland	Eau de surplus passant dans le Canal Welland, avec conditions	360 00	360 00	360 00		
Ecluse No. 15	John Brown	Moulin à farine	160 00	160 00	160 00		
Ecluse No. 20	W. B. Henderson	Moulin à scie	181 00	181 00	181 00		
Ecluse No. 21	William Beatty	Moulin à scie	216 00	216 00	216 00		
Ecluse No. 23	William Beatty	Roue à moudre l'écorce	63 60	63 60	63 60		
do	W. H. Ward, maintenant Banque Commerciale	Moulin à scie et rabotet	50 00	125 00		125 00	Insolvable, et eau arrêtée
do	W. H. Ward, maintenant Banque Commerciale	Moulin à scie	146 00	365 00		365 00	Insolvable, et eau arrêtée

do	W. H. Ward, transporté à John Brown	Quai	40 00	40 00	20 00	20 00	Ce fermage a été résilié par lettre No. 30,047, 13 déc. 1859, parce que le quai a été détruit par le bris des portes No. 25, par brick <i>Quebec</i> .
Ecluse No. 24	John Brown	Quai	130 00	845 00	780 00	65 00	
do	Brown et Ross, maintenant Wm. A. Chisholm	Moulin à farine	160 00	240 00	160 00	80 00	
do	Thompson, succession Band et Hutchinson	Moulin à farine	160 00	400 00	280 00	120 00	
Ecluse No. 25	A. Christey, maint. succ. Woodward	Moulin à farine	80 00	80 00	80 00		
do	John Brown	Moulin à farine	222 00	333 00	222 00	111 00	
Ecluse No. 24	Jacob Keefer, entre les mains des syndics	Moulin à farine et à carder	320 66	2084 32		2084 32	
Allanburgh	Wright et Duncan, Jos. Upper	Moulin à farine et à carder	87 10	87 10		87 10	
do	W. H. Merritt, jr.	Moulin à scie	66 00	231 00		231 00	
do	Succession de J. et A. Bowman	Moulin à farine	66 00	90 00	99 00		
do	William Pennock, occupant D. Williams	Moulin à farine	600 00	1100 00	800 00	300 00	
Port Robinson	Tucker et Rannie	Emplacement de moulins à scie	150 00	300 00	225 00	75 00	
do	McFarland et Lemon, maintenant J. et J. Abbey	Bassin de radoub	79 20	158 40		158 40	
do	McFarland et Abbey	Moulin à farine	86 00	479 00	479 00		
do	Donaldson et McFarland, occupant R. Bard	Moulin à farine	206 00	412 00	412 00		
do	Robert Band et Cie, occupant D. E. McFarland	Moulin à farine	216 00	216 00	216 00		
Aqueduc	Dunlop et Seely, occupant W. Thompson	Moulin à scie	156 00	312 00		312 00	
do	Dunlop et Seely, occupant W. Joiner	Moulin à scie	214 00	1177 00		1177 00	
do	Dunlop et Seely	Moulin à scie	20 00	30 00	30 00		
do	E. Seely, occupant M. Betts	Magasin, etc.	192 00	288 00	288 00		
do	M. Cook, occupant M. Betts	Moulin à farine	25 00	25 00	25 00		
Merritville	Alpheus Sherwood, occupant J. Griffith	Lot de quai	25 00	25 00		25 00	
do	Alp. Eli Mead	Lot de quai	25 00	62 50		62 50	
Jonction	John A. Hellems	Lot de quai	25 00	62 50		62 50	
Marksville	John Graybiel	Moulin à scie et à farine	160 00	320 00	320 00		
Broad Creek	L. McCallum	Moulin à scie	143 00	286 00	214 50	71 50	
Port Maitland	Imlack et Hicks, syndics de H. Imlack et Hicks	Moulin à farine	138 00	621 00		621 00	
Dunville	Jacob Turner, occupant R. Chambers	Moulin à scie et à farine	180 00	270 00	270 00		
do	Samuel Darling	Moulin à farine	86 67	130 00	130 00		
do	Lewis J. Wenherby	Machine à carder	53 34	106 68	106 68		
do	M. Mittleberger, occupant McIndoe et Cie	Moulin à scie	77 33	386 67	386 67		

CANAL WELLAND.

CEDULE No. 4.—Etat indiquant les fermages annuels des pouvoirs d'eau affermés, et les loyers des autres propriétés situées sur le CANAL WELLAND, avec le loyer annuel; aussi les arrrages de fermage, le montant des paiements faits en 1859, et la balance due au 1er décembre 1859.

Où situés.	PROPRIÉTAIRES.	Mécanisme.	Fermage annuel.	Montant du fermage avec les arrrages jusq. 1er juil. 1859.	Montant des paiements qu'au 1er déc. 1859.	Balance due sur fermage qu'au 1er déc. 1859.	REMARQUES.
Dunville.....	Chisholm et Minor, maintenant banque du Haut Canada.....	Moulin à Scie	\$ cts. 138 67	\$ cts. 138 67	\$ cts. 138 67		Eau arrêtée.
do	A. S. St. John, maintenant T. C. Street	Moulin à farine.....	120 00	900 00	900 00		Moulin brûlé. Pas d'eau employée.
do	John Brown et W. H. Merritt.....	Moulin à farine.....	113 00	113 00	113 00		
Haldimand.....	John Oldfield et A. Nixon	Moulin à scie	237 34	474 67	474 67		
do	J. Clarke et Frères, maintenant T. C. Street.....	Moulin à scie.....	66 67	66 67	66 67		
do	J. C. Kirkpatrick, ci-devant Levi Broklebanks	Moulin à farine.....	153 34	153 34	153 34		
do	John Belly et R. Bands	Moulin à farine.....	149 20	373 00	373 00		
Port Colborne.....	John Gordon.....	Cour à bois.....	25 00	37 50	37 50		
do	A. et K. Schofield, chemin de fer Great Western.....	Lot de quai.....	25 00	50 00	50 00		
			8621 08	18179 90	10545 91	7633 99	

(Signé,)

S. D. WOODRUFF,

Surintendant du Canal Welland.

BUREAU DU CANAL WELLAND,

Ste. Catherine, 20 décembre 1859.

(Signé,)

THOMAS ADAMS,

Paie-Maitre et Commis.

CANAL WELLAND.

No. 5.—Cédule des terres vendues à diverses personnes sur le Canal Welland, avec le montant des ventes et l'intérêt jusqu'au 1er décembre 1859 ;—montant payé en 1859, jusqu'au 1er décembre, et la balance demeurant due le 1er décembre 1859.

NOM DE L'ACQUÉREUR.	NUMÉRO DU LOT.	OU SITUÉ.	QUANTITÉ.	Montant de la vente.	Montant de l'intérêt jusqu'au 1er décem. 1859.	Montant de la vente et l'intérêt jusqu'au 1er décem. 1859.	Montant payé jusqu'au 1er décem. 1859.	Balance due, 1er décembre 1859.	Remarques.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
James R. Benson au nom de la compagnie hydraulique..	.....	Lots en bas de Thorold..	211 A. 1 R. 17 perches.....	8454 25	3341 95	11796 20	2010 85	9785 35	
Municipalité du comté de Welland .....	.....	Terrains dans Wainfleet. do Humberstone... do do	10676 arpents, } 2048 do } 68 do }	12912 00	4183 36	17095 36	3309 56	13785 80	
Edward Henderson	Partie du lot No. 27.	.....	.....	832 00	173 90	1005 90	575 06	430 84	
John Hanley	Parties nord des lots Nos. 26, 27 et 28..	3me con. Wainfleet.....	416 arpents.....	200 00	.....	200 00	.....	200 00	
Peter Gibson	Lot marqué (F.)	Port Colborne.....	.....	200 00	.....	200 00	200 00	.....	En plein.
	Lot	Port Colborne.....	.....	22598 25	7699 21	30297 46	6095 47	24201 99	

(Signé,)

S. D. WOODRUFF,
Surintendant du Canal Welland.

(Signé,) THOMAS ADAMS,
Paie-mâitre et Commis.

CANAL WELLAND.—CÉDULE No. 6.—État indiquant les amendes imposées et dommages prélevés, les sommes payées jusqu'au 1er déc. 1859 et la balance due au 1er déc. 1859.

Année.	Date.	Description des navires, etc.	Noms des navires.	Montant de l'amende prélevée.	Dommages prélevés.	Montant payé au 1er décem. 1859.	Balance due au 1er décem. 1859.	REMARQUES.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1857	22 avril	Goëlette	S. H. Lathrop	80 00	2560 00	2560 00	2560 00	En mains des proc. pour perception.
do	30 do	Propulseur	St. Nicholas	20 00	4800 00	4800 00	4880 00	do do
do	27 mai	Goëlette	Wilson	20 00	5 00	5 00	5 00	
do	2 novembre	Steamer	Quincey	4 00	4 00	4 00	4 00	
1858	30 avril	Goëlette	E. M. Peck	1953 00	1953 00	1953 00	1953 00	En mains des proc. pour perception.
do	do do	do	Mohegan	1246 00	1246 00	1246 00	1246 00	do do
do	3 mai	do	Amelia	1435 00	1435 00	1428 32	6 68	Déposé entre les mains de l'hon. receveur-général.
do	20 do	Propulseur	Lacrosse	4 00	4 00	4 00	4 00	
do	12 juin	Goëlette	Cuyahoga	40 00	40 00	40 00	40 00	
do	20 juillet	Brick	New York	10 00	10 00	10 00	10 00	
do	6 octobre	Goëlette	E. T. S. Bernis	4 00	4 00	4 00	4 00	
do	19 do	do	Belle Walbridge	30 00	30 00	30 00	30 00	
do	25 do	do	New London	10 00	10 00	10 00	10 00	
do	2 novembre	do	Olivia	5 00	5 00	5 00	5 00	
do	24 do	Barque	W. F. Allen	6 00	6 00	6 00	6 00	
1859	5 mai	Goëlette	Joel Robinson	20 00	20 00	20 00	20 00	
do	5 do	do	Monticello	40 00	40 00	40 00	40 00	
do	28 do	do	A. Bradley	5 00	5 00	5 00	5 00	
do	9 juin	Bac	Star	2000 00	2000 00	2000 00	2000 00	Payé au bureau des travaux publics, Québec.
do	16 do	Brick	Quebec	10 00	10 00	10 00	10 00	
do	25 do	Bac	Cinderella	10 00	6 80	16 80	16 80	
do	30 do	Goëlette	Petrel	30 00	30 00	30 00	30 00	
do	do do	do	Persian	100 00	100 00	100 00	100 00	
do	1er juillet	do	W. B. Hibbert	4 20	4 20	4 20	4 20	
do	do do	Bac	Native	136 00	136 00	136 00	136 00	
do	do do	Radeau et espars.	Stevenson	60 00	60 00	60 00	60 00	
do	do do	Goëlette	North Star	100 00	100 00	100 00	100 00	
do	27 août	do	Typhoon	3 50	3 50	3 50	3 50	
do	7 septembre	Radeau	Morres	14 00	14 00	14 00	14 00	
do	9 do	Goëlette	R. Campbell	10 00	10 00	10 00	10 00	
do	10 do	Propulseur	Banshee	5 00	5 00	5 00	5 00	
do	22 octobre	Goëlette	Amelia	10 00	10 00	10 00	10 00	
do	31 do	Propulseur	Prairie State	10 00	10 00	10 00	10 00	
do	4 novembre	Goëlette	Jessie Ann Hope	35 00	35 00	35 00	35 00	
do	5 do	do	Tornado	20 00	20 00	20 00	20 00	
do	do do	do	Dane	15 00	15 00	15 00	15 00	
do	14 do	do	Dispatch	10 00	10 00	10 00	10 00	
do	26 do	Propulseur	Kentucky	10 00	10 00	10 00	10 00	
			Total	175 00	14691 50	4166 82	10699 68	

(Signé,) THOMAS ADAMS, Paie-maître et Commis.

(Signé,) S. D. WOODRUFF, Surint. Canal Welland.

CANAL WELLAND.

CÉDULE No. 7.—Estimation approximative du coût probable des réparations suivantes, pour l'entretien des travaux du CANAL WELLAND, durant la saison de navigation, pour l'année 1859.

	Réparations.	Construction.	Total.
<i>De Port Dalhousie à Thorold, 9½ milles, 25 écluses, 25 déversoirs, 10 ponts tournants, chemins de halage flottants, et ponts arqués.</i>	\$	\$	\$
2 portes de rechange, réparations d'autres portes et matériaux, réparations au canal et aux ponts, curage.....	8020		
Exhausser et protéger les levées du canal, siphon sous le chemin de halage au bas de l'écluse No. 2		1150	
			9170
<i>De Thorold à Allanburg, 3½ milles, 2 écluses, 1 déversoir, 3 ponts tournants, souterrains, etc.</i>			
Enlever les barres dans le canal, réparer le busc et les portes de l'écluse d'Allanburg.....	1599		
Exhausser et fortifier les levées.....		1100	
			2669
<i>D'Allanburg à la Jonction, 7½ milles, 2 écluses, aqueduc, 6 ponts tournants, do arqués, chemins de halage flottants, etc.</i>			
Réparer et protéger les ponts, réparer les ponts flottants, etc.....	2480		
Exhausser, couvrir et fortifier les levées.....		1440	
			3920
<i>De la Jonction à Colborne, 7½ milles, 1 écluse, 2 ponts tournants, bois d'estacade dans la tranchée du roc, etc.</i>			
Réparer l'estacade dans la tranchée du roc, portes d'écluses et ponts, assurer les poteaux d'amarrage.....	1085		
			1085
<i>De la Jonction à Marshville, 16½ milles, 1 écluse, 2 ponts tournants, 8 souterrains.</i>			
Ouvrir le souterrain du fossé de Brown, etc., pont de Marshville.	300		
Exhausser, revêtir et affermir les levées		400	
			700
<i>Dé Broad Creek à Port Maitland et Dunville, 6½ milles, 2 écluses, 3 ponts tournants, 3 déversoirs, digue, pont arqué, etc.</i>			
Répar. à l'écluse de Port Maitland et du port de Sulphur Creek..	774		
Exhausser, revêtir et affermir les levées, nettoyer les souterrains.		1200	
			1794
Coût probable de réparations de légers dommages faits aux portes d'écluses et ponts, etc.....	452		452
Enlever les jetées de Port Colborne, endommagées par la tempête du 26 novembre 1859.....	4500	5200	9700
Réparer et élever la jetée est de Port Maitland.....	1000	1800	2800
Une paire de portes pour l'écluse d'Allanburg	1500		1500
do do pour servir soit aux écluses de Port Robinson			
ou de l'aqueduc.....	3000		3000
	24710	12290	
Total pour réparations, portes, ponts, exhausser les levées du canal, etc., et construire huit portes pour l'écluse de la Montagne.....			\$37,000

S. D. WOODRUFF,
Surintendant du Canal Welland.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 20 décembre 1859.

D.

RAPPORT SPÉCIAL DU SURINTENDANT DU CANAL WELLAND,
SUR LE TRAFIC DE 1859.BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 16 janvier 1860

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les remarques suivantes, en réponse à une série de questions contenues dans votre lettre No. 30,223 du 30 ultimo.

1ère et 2de.—Le nombre des navires acquittés aux ports Colborne et Dalhousie, durant chaque mois, avec le montant des péages perçus à ces ports durant les deux dernières années, est comme par les tableaux ci-dessous. Dans cet état, les péages intermédiaires sont inclus, mais non pas les perceptions faites aux ports intermédiaires, que je fournis dans l'appendice à mon rapport annuel.

	Perçu à Port Colborne, allant vers l'Ontario.			Perçu à Port Dalhousie, allant vers l'Erié.				
	1858.	No. de navires.	Montant des péages.		1858.	No. de navires.	Montant des péages.	
			\$	cts.			\$	cts.
Mars	2	3	69	.....	.....	.....	.....
Avril	207	22087	83	221	3834	71		
Mai.....	312	26792	70	314	6991	82		
Juin.....	273	19179	85	295	5114	39		
Juillet	306	23107	19	295	5283	32		
Août	230	14759	40	241	5754	38		
Septembre	252	17859	04	262	7698	39		
Octobre	246	18958	68	215	6699	49		
Novembre	134	9909	06	121	3724	98		
Décembre	7	561	76	8	42	89		
Totaux	1969	153219	20	1972	45144	37		
1859.		\$	cts.	1859.	\$	cts.		
Mars .....	.....	.....	...	.....	.....	...
Avril	97	6068	02	123	1903	81		
Mai	223	12935	18	187	4717	86		
Juin	199	10489	38	175	3813	55		
Juillet	150	6511	48	148	3249	76		
Août.....	160	7212	08	158	4254	78		
Septembre.....	178	10251	50	194	6297	35		
Octobre.....	206	13644	17	160	5188	29		
Novembre	189	13492	03	161	4321	73		
Décembre	10	701	79	16	217	52		
Totaux	1412	81305	63	1322	33964	65		

3me.—Dans les tableaux ci-dessus, l'on voit que la diminution dans les péages perçus l'année dernière au Port Colborne est de 47 pour cent, et au Port Dalhousie de 25 pour cent, comparés à ceux qui ont été perçus à ces ports durant l'année 1858.

Cette diminution est due à deux causes, savoir :—l'absence de fret durant la première partie de l'année dernière, et la réduction de 25 à 50 pour cent faite sur le tarif des péages.

Les articles sur lesquels il était perçu le plus de péages, le blé et la fleur, ont été réduits de 50 pour cent.

4me.—Le trafic du chemin de fer Welland comprend 14,713 tonneaux, apportés dans 32 navires chargés en totalité, et dans 5 navires chargés en partie; 5 de ceux qui étaient chargés en totalité, et 4 de ceux qui ne l'étaient qu'en partie, ne purent passer dans le canal à cause de leurs dimensions.

Les péages sur ce tonnage auraient rapporté au canal \$2,896, et les navires \$480, s'ils eussent traversé le canal. Sur cette quantité, 1,907 tonneaux furent expédiés à des ports britanniques, et 1,983 tonneaux aux moulins de Ste. Catherine. La balance, 10,823 tonneaux, fut expédiée sur des ports américains.

Le trafic mensuel du chemin de fer a été comme suit :

Avril,	1 navire	318 tonneaux.
Août,	2 “	928 “
Septembre,	5 “	1,841 “
Octobre,	16 “	6,712 “
Novembre,	13 “	4,914 “
	—	
	37 “	14,713 “

Là-dessus, il me semble que 4,208 tonneaux ont été détournés du trafic du canal, qui auraient ajouté \$841.60 à ses recettes.

Les banques ont accordé de l'escompte aux expéditeurs de produits par le chemin de fer Welland, et l'on croit que le principal trafic de ce chemin a été créé par ce moyen—lequel trafic, sous d'autres circonstances, aurait très probablement suivi les routes américaines.

5me.—Sur les canaux de l'Etat de New-York, le montant des péages perçus l'année dernière s'est élevé à \$1,812,280.80, ou \$235,110.50 de moins qu'en 1858. Le tonnage a aussi été moindre d'environ 320,000 tonneaux. Sur le fret transporté sur ces canaux, il n'y a qu'un tonneau de *fret direct* contre deux de *fret local*, et par conséquent la diminution du *fret direct* est d'environ 106,000 tonneaux.

Sur le chemin de fer Central de New-York, il a été transporté l'année dernière 834,319 tonneaux. Sur cette quantité, 348,079 tonneaux étaient de *fret direct*. Il y a une diminution de \$327,653.83 dans ses recettes comparées à celles de 1858.

6me.—Les péages sur les canaux de l'Etat de New-York furent réduits, en 1855, de 33½ pour cent sur les produits agricoles, et de 50 pour cent sur les marchandises. Et de nouveau, en 1859, il y eut une autre réduction de 50 pour cent sur les marchandises et articles non énumérés, et de 33½ pour cent sur la plupart des produits agricoles.

La théorie soutenue par ceux qui sont en faveur de ces réductions est que le transport sur les canaux doit être fait à bon marché, afin de conserver le trafic contre la concurrence des chemins de fer dans l'Etat.

En conséquence de cette grande réduction des péages sur les canaux de l'Etat de New-York, il fut fait une réduction correspondante sur ceux des canaux de la province en 1858 et 1859, aussi pour y retenir le trafic.

L'on cherche maintenant à établir une protection des canaux contre la concurrence des chemins de fer de New-York, en faisant payer des péages sur le fret transporté par ceux-ci, et aussi en augmentant les taux de péage sur la plupart des articles qui passent par les canaux.

L'adoption de cette mesure par la législature de l'Etat de New-York permettra d'élever aussi les péages sur les canaux provinciaux suffisamment pour produire une forte augmentation de leur revenu, sans nuire au trafic qui y passe.

Et, quant aux avantages relatifs de la “route américaine” sur celle du Canada, je me permettrai de dire que si l'on accordait aux affréteurs du lac Ontario les avantages qu'ils trouvent à Buffalo pour conduire leurs affaires, il n'y a pas le moindre doute que le commerce qui prendrait la route canadienne serait beaucoup plus considérable qu'il ne l'est à présent.

Les avantages que possèdent les routes américaines par le lac Erié sont l'accès facile du marché et des avances d'argent, que l'on se procure plus facilement là qu'on ne le peut faire aux endroits où le fret est expédié sur le lac Ontario par le canal.

Ce fait a été parfaitement démontré l'année dernière par l'expédition des produits au canal Welland, par un marchand affréteur résidant et faisant ses affaires à Buffalo, qui trouvait un grand avantage à suivre cette route à cause des grandes facilités qu'elle lui offrait.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) S. D. WOODRUFF.

T. TRUDEAU, Ecr.,

Secrétaire des travaux publics,
Québec.

E

RAPPORT DU SURINTENDANT DES TRAVAUX DE L'OTTAWA POUR 1859.

TRAVAUX DE L'OTTAWA, BUREAU DU SURINTENDANT,
OTTAWA, 23 décembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, me priant de faire un rapport sur l'état où se trouvent les travaux publics faits sur l'Ottawa et autres rivières, et qui sont sous ma surveillance.

Le 15 septembre dernier, j'ai transmis au département un rapport sur les dépenses à faire durant l'automne, pour l'entretien des ouvrages des stations des Joachim, du Calumet, de la Montagne et des Chats, sur l'Ottawa; et ayant été, depuis, autorisé par le commissaire à faire les réparations nécessaires, je dirai pour son information qu'elles se poursuivent maintenant, et qu'elles seront terminées en temps utile.

Dans mon rapport de septembre, j'ai parlé de certaines réparations nécessaires aux travaux de la Madawaska et de la Gatineau, qu'il était plus facile de faire durant l'hiver. L'exhaussement de la grande digue des Grandes Chutes, sur la Madawaska, a été réellement une bonne amélioration, parce que cela a eu pour effet de noyer la partie la plus dangereuse de la *Ragged Chute*, où le bois s'endommageait considérablement, outre que l'on a aussi créé par là un espace considérable pour y faire des estacades flottantes.

GLISSOIRE DES GRANDES CHUTES.—(*Madawaska.*)

Environ 150 pieds par 6 du tablier de cette glissoire devront être refoncés, et comme ce tablier est en madrier de bois franc de 5 pouces d'épaisseur, il faudra 4500 pds., M. P., à \$30 par M., mesurés sur l'ouvrage - - - - - \$135.00

DIGUE DU RAPIDE PLAT.—(*Madawaska.*)

L'une des ailes de cette digue a besoin d'être réparée. J'ai soigneusement évalué le coût de l'ouvrage comme suit :—

1200 pieds cubes pin blanc, à 10 cts. - - - - -	\$120.00
133 verges do d'enrochement, à 50 cts. - - - - -	66.50
80 lbs. carvelles en fer, à 10 cts. - - - - -	80.00
	<hr/>
	\$266.50

GLISSOIRE D'ARNPRIOR.

Il faudra renouveler une partie de la fondation de la glissoire, ce qui coûtera environ \$100.

ESTACADE DE LA GATINEAU.

Deux des piliers d'appui de cette estacade ont été affouillés durant les hautes eaux de la dernière saison et renversés. Le fond de la rivière en cet endroit est en sable fin, et il est si mou que l'on peut y enfoncer une tige de fer à vingt pieds de profondeur. Lorsque la rivière Gatineau est plus haute que l'Ottawa (ce qui est souvent le cas), le courant emporte le sable des fondations des piliers, et ils croulent. L'eau la plus basse est de 12 à

18 pieds de profondeur, et comme il faut construire des piliers de 24 à 28 pieds de hauteur, ils sont nécessairement très dispendieux, et l'un d'eux a coûté \$800. Je recommanderais fortement de substituer des piliers-caissons aux anciens. On les fait de 12 pieds carrés, en forme de boîte, et on les remplit de pierre; le coût ne serait que \$120 chaque. J'ai fait enfoncer un pilier de cette espèce à l'embouchure de la rivière Madawaska, où l'eau a environ 50 pieds de profondeur, et j'y ai fait attacher l'estacade—ce qui répond parfaitement au but désiré. Lorsque le fond est sableux (comme à l'estacade de la Gatineau), l'on devrait toujours employer ces piliers en caissons pour l'amarrage, car s'ils sont déplacés, les pierres sont maintenues en place par l'encaissement solide, et l'on peut s'en servir partout.

Le coût de trois piliers comme celui-là, à \$120 ch., serait de - -	\$360.00
Trois chaînes d'amarrage, de 75 pieds de long, en fer d'un pouce, disons 20 lbs. à \$6 par cent - - - - -	120.00
	\$480.00

Les ouvrages sur la Gatineau devraient être faits en février.

LA GLISSOIRE DE HULL

A été construite il y a déjà plusieurs années par M. Wright, et est maintenant très détériorée. Il faudrait, en septembre prochain, poser la fondation d'une nouvelle glissoire, car, bien que l'ancienne puisse être raccommodée cet hiver et employée durant la prochaine saison, il ne serait pas prudent de la maintenir plus longtemps. Je me permettrai donc de recommander respectueusement qu'une somme de \$4,000 soit incluse dans le budget de l'année prochaine, pour pourvoir à la reconstruction de la glissoire de Hull.

LE PONT D'UNION SUSPENDU,—(Ottawa,)

Devrait être réparé le plus tôt possible.

Les travaux suivants sont en bon ordre, savoir :—

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| Sur la rivière Ottawa. | } | Glissoire du Portage du Fort,
do de la Petite Chaudière,
Estacades du Remou et de la Chaudière, nord et sud,
Estacade à l'embouchure de la Madawaska, et la ligne de ponts en bois à la ville d'Ottawa. |
| Rivière Pétéwawa | } | Glissoires aux 1ère et 3me Chutes,
do au Bois Dur et aux Chutes Croches,
Digue au rapide du Demi-Mille, et
Estacade à l'embouchure de la rivière. |
| Sur la rivière Madawaska. | } | Grande Digue au Rapide Plat,
Travaux à l'Île de Balmer,
Estacade de retention de Calabogie,
Dignes des deux côté de la Chute à Barrette,
Estacade conductrice à la Grande Chute,
Dignes à la Chute Ragged,
do do des Canards,
do au rapide de Boniface,
do des deux côté du Rapide de Bailey,
Glissoire au Rapide de la Chaîne, et
Longue estacade de retention au do |

LES DIGUES DE CARILLON

Ont été terminées, et il a été formé un nouveau chenal à radeaux, à travers lequel les plus grosses pièces de bois peuvent passer, aux eaux basses, avec moins de bras qu'il n'en fallait les années précédentes.

LES AMÉLIORATIONS DE LA PETEWAWA, (Bras Sud.)

L'entrepreneur est sur le point de commencer les travaux, et comme c'est un homme pratique, tout sera prêt pour les affaires le printemps prochain.

LES AMÉLIORATIONS DE LA RIVIÈRE SAGUENAY

Sont bien avancées, et l'inspecteur m'assure qu'elles seront terminées avant la prochaine saison de "descente." Il a été fait plus d'un mille de la grande glissoire, et la fondation de la partie restante a été posée. La main-d'œuvre de cette glissoire est excellente, et les matériaux qui ont servi à sa construction ont été bien choisis. Les digues déjà construites ont résisté aux crues du printemps d'une manière très satisfaisante.

En soumettant ce rapport,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé,)

HORACE MERRILL,

Surint. travaux de l'Ottawa.

T. TRUDEAU,

Secrétaire des travaux publics.

Québec.

F.

RAPPORT DE SURINTENDANT DES TRAVAUX DU ST. MAURICE
POUR 1859.

BUREAU DE SURINTENDANT, TRAVAUX DU ST. MAURICE,
Trois-Rivières, Décembre 1859.

Monsieur,—Conformément aux instructions de l'honorable commissaire des travaux publics, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant pour 1859.

En conséquence des nombreux changements qui ont eu lieu dans le département dans le cours de l'année dernière, j'ai cru convenable de donner une courte description des travaux du St. Maurice, leur étendue, administration, etc., espérant par là pouvoir fournir quelques renseignements utiles que l'on ne pourrait peut-être pas, autrement, obtenir aussi facilement.

Les travaux du St. Maurice consistent en améliorations sur la rivière, à cinq stations, savoir :—A l'Embouchure de la Rivière, à la Chute des Grès, 18 milles en amont, à Shawinigan, à la Grande Mère, 34 milles en amont, et à la Tuque, à 110 milles de l'Embouchure.

Embouchure de la Rivière St. Maurice.

Les améliorations faites à cette station consistent en un grand magasin, de 30 par 80 pieds, 46 piliers, et 12,181 pieds d'estacades flottantes, avec les chaînes, planches, etc. Cette station est placée sous la garde d'un sous-maitre d'estacade, qui a un salaire permanent de \$132 par année, et qui, comme tous ceux qui sont employés aux travaux, permanemment ou autrement, se nourrit lui-même. Son devoir durant l'hiver est d'avoir soin des provisions, de voir à ce que les travaux ne soient pas endommagés par les glaces, ce qui arrive souvent par la crue et la baisse des eaux, et de faire toute autre chose dont il peut être requis par le département. Pour éviter une répétition inutile, je dirai ici que tous les employés permanents—maitres de glissoires et d'estacades—s'acquittent de ces devoirs à leurs stations respectives. Environ 14 hommes sont employés ici pendant 8 ou 10 jours, le printemps, à étendre les estacades,—5 ou 6 jusqu'au milieu de juillet, ou à peu près,—et deux garde-portes et un gardien jusqu'au 1er novembre.

Coût des travaux à cette station, \$45,255.20

Chute des Grès.

Les améliorations consistent ici en six piliers d'amarrage, et en 6,000 pieds d'estacade conductrice. Il n'y a pas d'employé permanent en cet endroit. Deux hommes, sous le contrôle du maitre de glissoire de Shawinigan, ont soin de cette estacade, pendant environ deux mois, ou jusqu'à ce que le bois soit passé. Il y a aussi une glissoire à radeau non terminée à cette station. Coût des travaux ici, \$20,077.03.

Chute de Shawinigan.

Cette station est la plus considérable et la plus importante de la rivière. Elle est sous la garde de deux officiers permanents, l'un à \$2 par jour, et son adjoint à \$432 par année. Les améliorations se composent ici d'une glissoire de 600 pieds de long, quatre digues de 400 pieds de long et 17 de large, 21 piliers d'amarrage, et 17,500 pieds linéaires d'estacades de retention et conductrices. Il y est employé 18 hommes pendant un mois au printemps, et 12 hommes depuis ce temps jusqu'à ce que le bois soit passé. Coût des travaux ici, \$60,185.93.

Chute de la Grande Mère.

A cette station, il y a une glissoire de 400 pieds de longueur, huit piliers d'amarrage, et 4,500 pieds d'estacade conductrice, et elle est administrée par un maître de glissoire permanent à \$2 par jour. De 8 à 12 hommes y sont employés pendant le passage du bois. Coût des travaux, \$27,071.86.

Chute de la Tuque.

Les améliorations consistent ici en une longue digue, 5 piliers d'amarrage et 3,500 pieds d'estacade de retention. En conséquence du peu de bois fabriqué en haut de la Tuque depuis deux ans, cette station a été abandonnée; mais comme il se fait maintenant de grands travaux dans les environs, il faudra tendre les estacades au printemps prochain, et à cet effet il faudra deux piliers d'amarrage qui coûteront, avec les chaînes, complets, environ \$300. Coût des travaux, \$44,958.15.

Bureau de Trois-Rivières.

A cet endroit il y a un surintendant et un messenger. Le surintendant s'acquitte des devoirs qui étaient remplis autrefois par le surintendant, le maître d'estacade, le comptable et le commis; leurs salaires réunis étaient de \$4,400 par année. Le messenger a soin des provisions, du bureau, fend le bois, etc., et reçoit \$15 par mois.

Construction.

Il n'a été rien fait de nouveau sur le St. Maurice durant l'année dernière. Le coût total des améliorations ci-haut mentionnées, y compris certaines autres dépenses incluses dans le compte de construction, est de \$218,101.90.

Réparations.

Les réparations, durant l'année 1859, ont coûté \$543.21. Il est impossible de dire ce que pourront coûter les réparations l'année prochaine, mais, autant que je puis en juger, elles n'excéderont pas ce qu'elles ont coûté en 1859.

Entretien.

L'état suivant indique le coût d'entretien depuis trois ans :

Entretien de 1857	- - - - -	\$11,870.00.
“ 1858	- - - - -	7,648.07.
“ 1859	- - - - -	7,234.54.

Il peut être remarqué ici que le salaire du comptable ayant été jusqu'ici porté sur le compte d'entretien, et son emploi étant maintenant aboli, ou plutôt réuni à celui du surintendant, l'on peut s'attendre à une nouvelle réduction pour 1860. Je puis aussi ajouter que ces réductions considérables ont lieu dans un temps où règne la plus grande activité dans le commerce des bois, qui sort d'une longue période de très grande dépression. Une forte augmentation des affaires sur la rivière ne cause pas nécessairement, pourtant, une augmentation correspondante dans les frais d'entretien. Depuis ma nomination, qui date de près de deux ans, bien qu'il ait été employé le moins de bras possible,—tout en ayant égard à la sûreté et à l'efficacité des travaux,—je crois cependant qu'il aurait pu passer cinq fois autant de bois sans faire d'augmentation considérable à l'établissement.

Revenus.

Le revenu *direct* des glissoires et estacades, depuis quatre ans, a été comme suit :—

Revenu de 1856	- - - - -	\$2,163 25
“ 1857	- - - - -	3,397 00
“ 1858	- - - - -	2,395 40
“ 1859	- - - - -	2,121 81

Je n'ai pas le moyen de constater quel a été le revenu indirect sous forme de fermage de terre et droits.

Durant l'année dernière, seulement *cinq* individus ont fait du bois sur la rivière, et ils ont produit 61,168 billots, et 1,784 morceaux de bois carré. Cette année, pas moins de *quatorze* établissements sont en opération, et produiront probablement 100,000 billots et 20,000 pièces de bois carré, ce qui augmentera le revenu direct d'environ \$5,400, et le revenu indirect, *en droits seulement*, d'environ \$29,999 79, à quoi il faudra ajouter le montant réalisé lors de la vente de huit coupes de bois en septembre dernier, \$3,026 90, et le fermage des anciennes coupes, dont je ne puis constater le montant à présent.

Le revenu total de 1860 sera probablement de près de \$40,000.

Le déficit qu'a subi le revenu du St. Maurice depuis quelques années peut être attribué à plusieurs causes. 1o. A la stagnation générale du commerce; 2o. A la manière peu satisfaisante dont les limites de coupes de bois ont été possédées jusqu'ici; et enfin au manque d'améliorations sur les tributaires de cette rivière, sans lesquelles la forte somme de \$218,101 déjà dépensée sera, je le crains, un placement peu profitable, bien que l'importance de ce territoire sous le rapport agricole—que les travaux du St. Maurice ont beaucoup contribué à faire connaître—ne doive pas être perdue de vue. Lors de la vente publique qui a eu lieu en septembre dernier, toutes les limites disponibles furent promptement vendues à des prix élevés; et les demandes de coupes de bois sur la Vermillon, la Matawan et autres tributaires, qui sont aujourd'hui fermées et presque sans valeur par le manque d'améliorations, ont été très fréquentes. Et pourtant ces améliorations ont souvent été demandées et recommandées, et les plans et estimés—dans les cas les plus pressants—sont déjà devant le département.

En terminant, je dirai que durant l'année dernière, bien que l'eau se soit élevée à la hauteur inaccoutumée de 23½ pieds, les travaux, généralement parlant, fonctionnèrent parfaitement bien et répondirent aux objets pour lesquels ils ont été construits. Je puis aussi ajouter que tous ceux qui sont employés sous moi se sont acquittés de leur devoir avec promptitude et habileté, et que j'en ai été généralement satisfait.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé,)

HENRY R. SYMMES,

Surintendant.

Au secrétaire du

Département des Travaux Publics,
Québec.

G.

APPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF SUR LES AMÉLIORATIONS DE
LA RIVIÈRE SCUGOG, ET "LA NAVIGATION INTÉRIEURE DU
DISTRICT DE NEWCASTLE."

QUÉBEC, 30 Novembre 1859.

A L'HONORABLE COMMISSAIRE DES
TRAVAUX PUBLICS.

MONSIEUR,

En conformité des instructions relatives aux travaux complétés et projetés pour l'amélioration de la rivière Scugog et "la navigation intérieure du district de Newcastle," j'ai récemment visité les localités respectives, et j'ai maintenant l'honneur de faire rapport dans l'ordre suivant :

En commençant au village de Lindsay, où, au moyen d'une écluse et d'une digue, la rivière Scugog est rendue navigable jusqu'à un certain point, et une voie de communication par eau est ouverte dans une direction sud-ouest jusqu'à Port Perry, ou jusqu'à 19 miles de Port Whitby, sur le lac Ontario.

L'écluse est située au côté nord de la rivière, et la digue (240 pieds de long) part d'un point à environ 60 pieds au-dessous des portes d'écluse supérieures et s'étend dans une direction oblique ascendante jusqu'au rivage opposé, où il y a plusieurs moulins tenus en opération effective par la hauteur d'eau que contient le biez d'en haut.

La ligne actuelle du chemin des deux rives conduit à l'écluse, qui est traversée au moyen d'un pont tournant, placé au-dessus de la chambre. La rivière et le biez du moulin sont traversés par deux ponts d'une construction bien inférieure, et maintenant presque entièrement usés.

Les ouvrages extérieurs de l'écluse et de la digue sont en bois. Cette dernière est dans un état passable, mais l'écluse est très détériorée d'un bout à l'autre, spécialement la paroi sud qui, vu sa position, ne pourrait pas être protégée par un appui. Les parties exposées de la charpente sont entièrement pourries, et à quelques endroits du côté sud, plusieurs pièces s'en sont détachées sur la profondeur. Dans son ensemble l'écluse est dans un état si complet de détérioration et de ruine, que, dans mon opinion, essayer à la remplir pourrait d'un moment à l'autre, lorsque les portes supérieures seraient ouvertes, causer sa destruction complète, et il en résulterait non seulement la baisse des eaux du lac Scugog et l'inondation des terrains circonvoisins, mais probablement encore un sérieux dommage aux autres travaux sur la ligne de navigation.

Il me paraît donc que toute tentative de s'en servir, soit dans le but de l'éprouver ou autrement, devrait être strictement défendue pour l'avenir. Un ordre à cet effet serait obéi d'autant plus volontiers qu'il faut dix à douze hommes pour ouvrir une des portes de l'écluse.

Immédiatement au bas de l'écluse, la rivière fait un coude si subit vers le nord que la ligne des parois des chambres d'écluse, prolongée en descendant, traverserait le chenal à une distance de 150 pieds et toute la rivière à 200 pieds, et à une distance de 400 pieds, un navire, en arrivant ou en partant, est presque en retour d'équerre des parois de l'écluse.

L'accès à l'écluse est néanmoins rendu encore plus difficile par une batture qui s'étend à une telle distance de la ligne de la paroi nord, qu'à 30 ou 40 pieds des portes un navire doit changer sa position d'au moins 30 degrés avant de pouvoir effectuer son entrée.

Ces difficultés peuvent être légèrement remédiées en faisant une nouvelle construction ; mais elles ne pourront tout à fait disparaître que par l'ouverture d'un nouveau canal qui entraînerait une plus grande dépense que ne le justifierait l'étendue du commerce qui pourrait en profiter.

Lors de ma visite, il y avait de 4 pieds 6 pouces à 4 pieds 8 pouces d'eau sur le busc d'écluse inférieur, et en jetant la sonde en descendant le chenal sur une distance d'au moins un demi mille ou près d'un quai servant à l'usage de la compagnie du chemin de fer de Port Hope à Lindsay, la profondeur excédait à peine 4 pieds, et dans la plus grande partie de cette distance le chenal à cette profondeur était excessivement rétréci, tortueux et difficile.

Dans quelques endroits on rencontre des récifs ; mais là où la profondeur est moindre que 4 pieds, dans une section transversale de 60 pieds, les obstructions consistent en grande partie en vase, sciures, dosses, bois submergé, pierres détachées couvrant une roche stratifiée en lits minces, en quelques endroits à la même hauteur, mais généralement un peu plus bas que le busc d'écluse.

A cette époque les eaux étaient à leur hauteur naturelle, bien que, en visitant Bobcaygeon le lendemain, on les trouva d'au moins 5 pouces au-dessus du sommet de la digue qui, sans lèvres postiches (*slashboards*), a pour objet, je crois, de régler le niveau. Tel étant le cas, on peut s'attendre quelquefois à voir baisser les eaux d'au moins 5 pouces au-dessous de ce qu'elles étaient lorsque les sondages ont été faits, laissant ainsi à peine 3 pieds 8 pouces sur quelques parties du banc de roche, et considérablement moins sur les bords d'un chenal d'une largeur bien limitée.

L'on verra donc que, quelque nécessaire que soit la construction d'une nouvelle écluse, l'amélioration du chenal au-dessous n'est pas moins essentielle à la continuation de la navigation à travers et entre les lacs, et que ces deux œuvres entraîneront inévitablement, dans leur confection, de grandes difficultés et des dépenses considérables.

La position de l'écluse est telle qu'il faut que l'espace qu'elle doit occuper soit entouré de trois côtés par des batardeaux d'une hauteur suffisante pour résister aux débordements pendant que les ouvrages se poursuivront, tandis que la nature de la fondation par rapport

aux fuites d'eau est tout à fait incertaine, et l'amélioration du chenal ne s'étend qu'au lit de la rivière, d'où il n'y a pas d'autres moyens de faire sortir l'eau que par des batardeaux — mode de procéder qui, sous les circonstances, n'est pas recommandé, parce que le roc peut se détacher dans l'action ordinaire de pétarder sous l'eau, et que ces obstructions pourraient être facilement enlevées à l'aide du cure môle que le gouvernement possède dans ce voisinage.

Il est bien à regretter que la situation des moulins et de la digue rende nécessaire de placer la nouvelle écluse proposée en haut au lieu d'en bas de cette batture, où une position plus accessible aurait pu être facilement choisie, et la dépense de creuser et d'élargir le chenal tout à fait évitée. Néanmoins, quelque désirable qu'aurait été ce choix, les circonstances empêchent de choisir aucun autre site que celui sur lequel se trouve placé l'ouvrage actuel, ou quelque autre dans le voisinage immédiat. Si le premier est adopté, il sera nécessaire de couper la digue de la rivière et de construire un batardeau longitudinal en dehors de l'ancienne structure sur toute la longueur de l'écluse. Ceci rétrécirait, comme de raison, le passage de l'eau pendant que l'ouvrage avancerait, et aussitôt qu'il serait déplacé laisserait la paroi sud de la nouvelle écluse exposée de la même manière que l'a toujours été l'ancienne.

On croit que l'on pourrait remédier à ces deux difficultés sans déranger la digue de la rivière, en plaçant la nouvelle écluse à environ 10 pieds plus au nord que l'ancienne, laissant ainsi la présente paroi sud pour servir d'abord comme partie du batardeau nécessaire, et ensuite pour la protection du nouvel ouvrage, ce qui obvierait à la nécessité de construire en pierre taillée l'arrière façade de la paroi sud, comme on en avait d'abord l'intention. Bien que ceci entraînerait beaucoup d'excavations additionnelles du côté nord, tant à l'entrée supérieure qu'à l'entrée inférieure, le coût définitif de l'ouvrage ne serait pas beaucoup plus considérable.

Je suis donc d'avis qu'en l'absence de détails, le procédé le plus judicieux serait de placer la nouvelle construction dans la position ci-dessus indiquée. L'état impraticable de l'ancienne écluse ayant été exposé de temps à autre, et sa reconstruction sollicitée auprès du gouvernement par les habitants et autres intéressés, un contrat fut passé en 1857, pour fournir une partie des matériaux nécessaires pour cet objet.

Sur ce contrat il a été fourni et payé à des taux convenus pour :

324 $\frac{4}{27}$	verges	cubes	de	Pierre	de	taille.
575	do	do	do	do	do	brute.
7,865	pieds	do	do	billots	de	pin.
1,688	do	do	do	do	de	chêne.
18	courbes pour portes d'écluses, etc.					
50,000	pieds bordages en pin (mesure de planches.)					

Se montant en tout à la somme de \$5,842.97.

La pierre est encore à Bobcaygeon, d'où elle a été extraite. Les bordages sont empilés près de l'écluse, et le bois de charpente le long des chemins et des rues dans le même voisinage.

Ces matériaux se détériorent rapidement et continueront à le faire tant qu'ils resteront dans leur présente position.

Je dois ajouter de plus que les habitants de l'endroit désirent que le pont tournant soit érigé sur l'alignement de la rue Lindsay, qui est de 25 à 30 pieds au-dessous des derniers murs en aile de l'écluse, au lieu d'au-dessus de la chambre de l'écluse où il est maintenant.

Cet arrangement améliorerait assurément l'apparence de la place et obvierait aux inconvénients qui peuvent se faire sentir quand un navire écluse ; mais comme il faudra placer de nouvelles culées ou prolonger pour cet objet les ailes inférieures de l'écluse, le coût des ouvrages serait considérablement accru.

Les avantages que le village et la localité en retireraient pourraient être considérés néanmoins comme une raison suffisante pour induire les habitants à défrayer une partie des dépenses de surcroît.

Le coût probable pour compléter les ouvrages dont il a été question, et pour l'amélioration du chenal jusqu'au lac Scugog, est évalué comme suit :—

Construction des batardeaux et ouvrages nécessaires pour étancher les trav.	\$	3600.00
Déplacement de l'ancienne écluse, excavation et remblai	- - - - -	5000.00
Plançons et bordages pour les fondations, buses d'écluse, et vannes en fer, etc., etc	- - - - -	6000.00
Maçonnerie de l'écluse	- - - - -	19200.00
Portes, empellemens, etc., complets	- - - - -	2900.00
Pont tournant	- - - - -	6000.00
Dépenses contingentes	- - - - -	2300.00
		<hr/>
Coût probable	- - - - -	\$40.000.00
A déduire pour matériaux fournis	- - - - -	5.842.97
		<hr/>
		\$34157.03
Montant à être dépensé en sus. Si le pont tournant est placé en haut de l'écluse, il faudra une nouvelle somme de	- - - - -	\$ 2400.00
Creusage et améliorations du chenal en bas de l'écluse	- - - - -	14000.00
Amélioration de la route en plusieurs endroits entre Lindsay et le lac Scugog	- - - - -	10000.00
		<hr/>
Total	- - - - -	\$60557.03

L'estimation ci-dessus est basée sur la considération que la municipalité de Lindsay ou du township construira les ponts nécessaires sur la rivière et les biez des moulins.

En terminant cette partie du sujet, il ne sera pas hors de propos de mentionner que les seules portions des ouvrages dont on pourrait se dispenser pour un temps quand les améliorations seront entreprises, sont celles à partir de l'écluse en montant au lac Scugog, et que, préalablement à la passation des contrats pour la confection des autres ouvrages d'une manière tant soit peu satisfaisante, il sera nécessaire de faire faire un arpentage soigné et prendre des coupes transversales correctes de toute cette partie de la rivière qui traverse l'emplacement de la ville de Lindsay.

Poursuivant le cours de la rivière en aval jusqu'au lac aux Esturgeons, une distance d'environ 7 milles, le chenal est généralement d'une profondeur suffisante, à l'exception signalée plus haut. Cette section de la route a été beaucoup améliorée depuis quelques années, en tranchant plusieurs des pointes de terre les plus saillantes, et creusant de nouveaux passages là où les sinuosités les plus abruptes se rencontrent, de manière que les navires peuvent maintenant traverser avec plus de facilité qu'autrefois.

Dans tout le parcours du lac aux Esturgeons, une distance de 12 milles, il y a abondamment de l'eau pour des navires de dimensions plus considérables que ceux qui le fréquentent maintenant ou qui pourraient par la suite suivre cette route.

Ce lac est principalement alimenté par la rivière Fénélon, qui s'y décharge à l'extrémité nord-ouest et qui fournit une sortie à plusieurs petits lacs de l'intérieur, sur les bords desquels sont établis des chantiers où l'on fait beaucoup de bois de construction, et le territoire avoisinant se peuple rapidement en quelques endroits et s'améliore par une classe industrielle de colons.

Quand la question d'ouvrir une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario, par la route de la Trent et du lac Simcoe, fut prise en considération (il y a environ 30 ans) et, je pense, en partie décidée, il fut proposé d'établir une communication entre les lacs aux Esturgeons et Cameron au moyen de trois écluses situées dans une ravine avoisinant la chute Fénélon, et de là remonter au lac Balsam par une autre écluse.

Le projet dans son ensemble, quoique généralement abandonné, est encore favorablement accueilli en partie par quelques personnes qui prétendent qu'il en résulterait le défrichement d'une grande étendue de territoire riche et fertile par la continuation de la ligne de navigation au-delà des chutes, et que le gouvernement retirerait plus qu'une compensation suffisante pour le coût de la construction des ouvrages par le surcroît de la valeur des terres, etc. Bien que je sois loin d'être convaincu de l'exactitude de cette manière de voir, je la soumets néanmoins, à cause de la manière pressante dont on s'est efforcé, à plusieurs reprises, pendant l'année dernière, de la faire valoir auprès de moi.

Le voisinage des chutes offre pourtant de grandes facilités pour l'érection et l'opération effective de machines, spécialement de celles qui exigeraient le pouvoir que peut fournir une abondance d'eau se précipitant de chutes élevées, et ses avantages pour des chantiers de bois de construction sur une grande échelle ne sont surpassés que par peu d'endroits dans la province.

Il y a quelques années des moulins à scie considérables y étaient érigés ; mais ils n'avaient été en opération que bien peu de temps quand ils furent tous détruits accidentellement par le feu ; depuis cet événement on n'a point utilisé le pouvoir d'eau.

TRAVAUX À ROBCEYGEON, ETC.

Les travaux ici sont considérables et d'une nature variée, comprenant trois digues, une glissoire, un biez de canal, un pont tournant, une écluse, un bassin de moulin à scie et un biez de moulin, qui ont tous été construits ou entièrement renouvelés depuis 1855, excepté la glissoire, pour la reconstruction de laquelle les matériaux sont préparés.

Primitivement, trois décharges naturelles existaient au bas du lac aux Esturgeons, et celle du centre étant la plus petite et la plus directe, fut choisie et améliorée de manière à former ce qui est maintenant le chenal navigable.

Les autres furent fermées par des digues, d'une hauteur suffisante pour maintenir le niveau de l'eau à 3 pieds 9 pouces sur la batture au-delà de l'écluse de Lindsay.

Ces digues, à ce que l'on pouvait voir, paraissaient être de bon ouvrage, et d'après les informations prises sur les lieux, j'ai tout lieu de croire que, quand on a fait les réparations, toute la charpente que l'on remarqua être défectueuse fut enlevée et remplacée par d'autre, et la partie supérieure de toute cette charpente fut couverte de bordages neufs de longueur suffisante pour atteindre du haut en bas, et de plus que ces bordages extérieurs étaient bien remblayés en glaise par-dessus, et le tout ensuite bien appuyé, et chargé de gravier sur une certaine épaisseur. Toujours est-il qu'elles résistent bien et qu'elles sont aussi étanches que l'on peut s'y attendre ou que les circonstances l'exigent.

Le canal a 33 pieds de largeur sur à peu près 900 pieds de long, y compris l'écluse ; 500 pieds en sont bordés de madriers et de bordages pour empêcher l'eau de s'échapper par les nombreuses et larges crevasses du roc à travers lequel il passe.

A une distance de 100 pieds en amont de l'écluse, un chemin est continué sur le canal au moyen d'un pont tournant appuyé sur des pilliers de pierre de taille, bâtis sur la surface du roc. Le pont est de la même construction que ceux établis sur les canaux provinciaux.

L'écluse a 33 pieds de largeur sur 133 pieds de longueur entre les portes, et une élévation de 6 pieds ; les buses supérieur et inférieur sont placés sur le même niveau, de manière à être à 5 pieds au-dessous de la hauteur supposée des eaux basses.

Les ailes, renforcements et quais des deux côtés sont de pierre de taille, et les parements sont construits en pierre émillée.

La maçonnerie est d'une bonne qualité, bien alignée et faite, je pense, avec du mortier hydraulique.

Les portes supérieures et inférieures sont de la même longueur et sont construites sur "le principe solide" en bois de pin, et s'ouvrent et se ferment au moyen de poutres d'équilibre.

Du côté sud de l'écluse et à environ 70 pieds au-dessous, se trouve un petit moulin à farine, auquel on a fait un coursier en maçonnerie, partant d'un point à 10 pieds au-dessus du renforcement des portes supérieures, l'arrière partie du mur d'écluse en formant un des côtés, et un mur séparé l'autre. Le fond est bien solidé au moyen de béton, plançons et bordages, et le dessus hermétiquement clos et couvert. Le tout formant un conduit pour l'eau qui peut être comparé favorablement avec le plus grand nombre d'ouvrages de cette espèce.

Du côté nord de l'écluse est un moulin à scie, pour la commodité duquel un bassin à billots de sciage a été fait d'une qualité de maçonnerie semblable à celle des murs de l'écluse. Ce bassin est en même temps la tête du coursier du moulin, et son entrée du canal est à environ 10 pieds au-dessus du renforcement supérieur.

D'après la courte description des travaux ci-dessus il est évident que les ouvrages sont en général d'une bonne qualité. Il y a néanmoins de sérieuses entraves à l'utilité de ceux qui sont en communication directe avec la navigation, provenant de :

1o. L'inaccessibilité presque complète de l'écluse à son entrée inférieure ;

2o. Les obstructions fréquentes que l'on rencontre en approchant du côté d'en haut, etc., chacune desquelles demande à être prise en considération dans l'ordre où elles se trouvent.

1o. L'écluse est située immédiatement au-dessus d'un repli soudain dans le chenal, dont les côtés sont composés de larges blocs de pierre pointus et angulaires, et l'espace entre ces côtés est tellement rétréci, qu'un navire en passant est exposé à être endommagé sous toutes circonstances, pendant que le danger est grandement augmenté, et la difficulté parfois insurmontable, par le fort courant qui traverse directement le chenal, provenant du coursier de décharge du moulin dont je viens de parler, à un point situé à 75 pieds de l'extrémité inférieure de l'écluse et près de la partie la plus rétrécie, la plus tortueuse et la plus difficile de sa sortie ; et de plus les tringles, croutes et les sciures du moulin achèvent souvent de boucher complètement le passage.

Lors de ma visite, pendant l'automne de 1858, un vapeur de bien faible tirant d'eau fut retardé pendant un temps considérable, mais après avoir fait arrêter le moulin, le steamer réussit, par une forte pression de vapeur, à se faire un chemin à travers les embarras, etc.

L'automne dernier, pendant que je m'y trouvais, le vapeur *Omega* réussit avec beaucoup de difficulté à descendre ce chenal, mais il lui fut impossible de remonter.

Quelques uns prétendaient que cela était dû à la perte de l'eau à Buckhorn, qui avait pour effet de faire baisser les lacs au-dessus ; mais un examen des faits m'a pleinement convaincu que ce n'était là qu'une cause entre plusieurs autres.

L'on peut sans doute beaucoup améliorer le chenal en augmentant sa largeur et sa profondeur, mais à moins de mettre en force quelque règlement rigoureux pour sa protection future, il deviendrait de nouveau en peu de temps dans un état aussi peu serviable qu'actuellement.

Cependant le propriétaire des moulins m'assura qu'il ne permettrait à l'avenir qu'aucunes dosses ou tringles n'encombrassent le chenal ; néanmoins, avec tout le respect dû à de telles promesses, il faut admettre que ce qui a déjà été fait peut se répéter sous de semblables circonstances, pendant que la convenance de permettre que l'efficacité d'aucun des travaux publics dépende du bon vouloir d'un individu quelconque, paraît extrêmement problématique.

Afin donc de prévenir dans la suite le retour d'un pareil état de choses, et pour remédier à quelques-uns des abus dont on se plaint, l'on propose de placer en travers de la décharge du moulin un fort grillage à une petite distance au-dessus du point où elle entre dans le chenal, et à quelques pieds au-delà de son débouché de placer une forte estacade (*boom*) composée de deux épaisseurs ou plus de forts plançons. Cette dernière, je crois, donnerait au courant une direction plus descendante, tandis que le grillage tiendrait le chenal libre de tout embarras excepté des sciures dont, bien que l'on doive les considérer comme une grande nuisance quand elles pénètrent dans l'écluse et, en s'y amassant, empêchent de fonctionner librement les portes, on ne peut cependant pas se débarrasser, sans encourir la dépense de les mettre en tas et de les enlever, ou de faire dévier le canal de décharge du moulin à l'autre côté de l'île—ce qui serait réellement le meilleur parti à prendre, si ce n'était que parfois la hauteur effective de l'eau pourrait être diminuée par quelques pouces de reflux.

Les travaux proposés ci-dessus, ainsi que l'élargissement du chenal en deux endroits, (un du côté nord et l'autre du côté sud,) l'enlèvement des pierres détachées des côtés et du fond, et des plançons et dosses, etc., submergés, pourrait se faire pour à peu près \$1,000 ; cependant, avec une plus forte somme judicieusement employée, l'entrée pourrait subir de plus amples améliorations.

2o. La largeur du canal en amont de l'écluse étant de 33 pieds, comme il a déjà été dit, n'admet pas la rencontre dans ce canal de deux navires, ce qui, en l'absence de règlements indiquant où l'un ou l'autre de ces navires doit s'arrêter, a souvent occasionné des querelles inutiles entre ceux qui en étaient chargés.

Mais la plus grande cause de trouble et de retardement provient de ce que le chenal est obstrué par des billots de sciage, lesquels, m'a-t-on dit, sont souvent descendus en radeaux et séparés au-dessus des portes de l'écluse, et quelquefois dans l'écluse, en laissant

les traverses et les harts qui les liaient flotter ou aller au fond, suivant les circonstances, ce dernier fait étant l'exception. J'ai trouvé qu'il en était ainsi dans les deux occasions où j'ai visité la place. Ces deux fois le canal était obstrué par des billots de sciage, et il était nécessaire, avant que de pouvoir ouvrir les portes, d'enlever du fond de l'écluse, au moyen de grapins ou autrement, de pesantes traverses de bois vert, pendant que les harts, dit-on, s'entremêlaient tellement avec les soupapes qu'elles les mettaient hors de service.

Je fus de plus informé que les billots de sciage dont on se sert pendant l'hiver sont tirés en travers du pont tournant, et là jetés dans le canal, produisant l'accumulation d'une grande quantité d'écorce à cet endroit et dans l'écluse.

Ces libertés que l'on se permet démontrent clairement que l'on considère la navigation comme secondaire à l'intérêt qu'a la place dans le fonctionnement des moulins, conclusion à laquelle on est arrivé par le fait qu'on a laissé aussi longtemps les travaux originaux dans une condition d'inutilité, et aussi que toute la propriété adjoignante appartient à des particuliers.

Les améliorations ayant été faites en premier lieu sous la direction de commissaires locaux qui, d'après ce que j'ai pu savoir, ne possédaient d'autres titres aux propriétés à travers lesquelles passe le canal que la permission verbale des propriétaires, et il en est résulté beaucoup de mécontentement et de retard dans les travaux, aussi bien que beaucoup de dépenses additionnelles dans leur construction, car les parties qui possèdent maintenant les terrains les réclament jusqu'au bord de l'eau. M. Boyd, le propriétaire des moulins, est supposé être le propriétaire de tout le terrain des deux côtés de l'écluse et du canal jusqu'au pont tournant, et avoir un bail pour l'espace de 21 ans de toute la partie située au nord, au-dessus de ce point; l'on dit aussi que le terrain du côté sud est une propriété privée.

Le tout est cependant occupé des deux côtés jusqu'au bord de la tranchée par des plançons empilés d'une hauteur considérable, lesquels, quand on les enlève, sont directement placés dans un navire mouillé dans le canal, ce qui empêche tout autre navire de passer. De là, comme il n'y a dans le voisinage du village aucun autre endroit où puissent aborder les navires qui chargent ou déchargent leur fret, que celui employé par le propriétaire des moulins, l'on persiste à charger et décharger dans l'écluse, où, contrairement à tout règlement en force partout ailleurs, l'on décharge du foin, du bois, du gravier et des matériaux de construction. Comme justification de ceci, l'on dit que les travaux étant la propriété publique, le public doit en profiter de quelque manière. L'on dit de plus que les émigrants allant aux townships de l'intérieur (qui se colonisent rapidement) sont assujétis pour les mêmes raisons, en arrivant à cet endroit, à de grands inconvénients et à beaucoup de dépenses à cause de leur bagage. Pour cette raison, les habitants de la place font d'urgentes représentations sur la nécessité de construire un quai public et un magasin, et désirent que ces ouvrages soient faits au dépens du gouvernement.

D'après ce qui précède il est évident que pour maintenir la navigation ouverte, il faudrait faire des réglemens semblables à ceux qui sont en force sur les autres canaux provinciaux, et surtout mettre en vigueur la onzième section, qui a rapport à l'obstruction des travaux publics, avec des additions comme les suivantes :

1. Qu'il ne sera permis à nul bac, barge ou autre embarcation, de prendre ou de décharger son fret pendant qu'il est dans le canal ou l'écluse; mais que les vapeurs à passagers aient le privilège de charger du combustible, charger ou décharger du fret dans le canal, pourvu qu'ils n'emploient pas à le faire plus d'une demi-heure, et qu'ils ne causent en le faisant aucun retardement aux autres navires.

2. Que dans le cas où deux navires s'approcheraient simultanément de l'écluse en venant de directions opposées, l'un d'eux sera tenu d'arrêter ou d'avancer près d'un point déterminé en dehors de l'embouchure, jusqu'à ce que l'autre soit passé.

3. Que dans le cas où l'on descendrait des billots de sciage au moulin en opération du côté nord de l'écluse, les radeaux dont ils formeront partie seront séparés dans la baie au-dessus de l'entrée, et on ne permettra pas à plus de deux billots de front de descendre en même temps ou de s'accumuler dans un endroit quelconque du canal, et il n'y aura pas, en aucun temps, plus de billots que le bassin construit pour les recevoir n'en peut contenir; mais surtout qu'on ne permettra à aucune traverse ou hart d'entrer dans le canal, qu'elle soit séparée ou attachée au radeau destiné au moulin à scie, et que de plus toute écorce, dosse, tringle ou autre obstruction trouvée dans l'écluse ou dans ses abords, et que l'on saura venir du moulin, ou du maniement des billots, sera enlevée aux frais des pro-

priétaires de moulins, qui seront en sus passibles d'une amende de chaque fois que la chose arrivera.

L'éclusier est le seul individu attaché à l'administration des travaux en cet endroit. Il m'a paru actif et intelligent, mais d'une santé à peine suffisante pour qu'il puisse s'acquitter d'une manière efficace des devoirs d'une personne agissant en cette capacité.

Il me dit qu'il avait à plusieurs reprises, durant les deux dernières années, écrit au département pour obtenir des instructions relatives à ses devoirs, signalant les difficultés qu'il avait à surmonter, etc., mais qu'il n'avait jamais reçu de réponse.

Il fit alors l'énumération détaillée de ces inconvénients, mais comme ils se rapportent à des matières déjà mentionnées, il n'est pas nécessaire de les répéter ici.

Il me paraît cependant qu'un éclusier, dans une station aussi éloignée, à qui l'on permet d'agir sans instruction, est muni de trop de pouvoirs, ou, comme le disaient des parties intéressées, n'en possède aucun. Je considère que ses devoirs devraient être suffisamment définis, afin qu'il puisse agir promptement et de manière à faire respecter son autorité.

Ayant ainsi indiqué les principales matières réclamant l'attention dans cette place, il est à propos de remarquer que les travaux d'entretien suivants sont aussi nécessaires, savoir :

Le curage des chambres de l'écluse, l'ajustement des portes inférieures qui sont maintenant difficiles à ouvrir ou à fermer, et le relèvement du pont tournant de manière à appuyer davantage sur le pivot, en fournissant et y plaçant une manivelle mobile afin de le mouvoir. Le tout coûterait à peu près \$350.

La glissoire des digues supérieures devrait aussi être reconstruite ; pour cet objet la plus grande partie des matériaux a été fournie, livrée et payée. Le coût probable de ce dont on a encore besoin, en y comprenant la main-d'œuvre, se montera à \$600.

On pourrait encore ajouter que la grande difficulté éprouvée à étancher l'excavation pour l'écluse, quand les travaux étaient en voie de construction en cet endroit, avait rendu nécessaire un grand appareil comprenant un engin portatif (force de 8 chevaux), des pompes de 4-12 pouces, un tuyau d'aspiration, et d'autres effets dont on s'est servi une partie de la première saison, mais qui furent trouvés insuffisants pour leur destination.

Conséquemment, pour les opérations de la seconde année, une force additionnelle fut fournie, comprenant un engin d'une force de 18 chevaux, et un appareil à pomper plus efficace, qui, mis en mouvement à une haute rapidité, atteignit parfaitement au but désiré.

Cet appareil est encore à Bobcaygeon, presque tout dans un appentis temporaire bâti pour cet objet. Dans le cas où on le laisserait là beaucoup plus longtemps, je considère que plus de soin devrait être donné aux engins, qui sont d'une bonne qualité, bien montés et bien finis. La machine à draguer dont on s'est servi pour améliorer le chenal de la rivière Scugog est aussi à Babcaygeon, où elle est en partie submergée. L'engin et la machine appartiennent au département, mais le bac ou chaland sur lequel le tout est monté est réclamé par l'entrepreneur. Il serait néanmoins bien désirable que la question de la propriété de ce chaland fut décidée, avant que la machine ne se détériore davantage en restant à l'eau.

LES RAPIDES BUCKHORN.

Les principaux travaux en cet endroit sont une digue, un chemin de pont, deux canaux d'écluse, une glissoire pour les plançons, avec des jetées conductrices et des estacades qui y conduisent. Le pont est une nouvelle construction d'environ 642 pieds de longueur, bâti au-dessus et encadré dans la digue, dont il peut être considéré comme faisant partie ; il est bien et fortement construit avec de bons matériaux, et dans son ensemble peut subir une comparaison favorable avec le plus grand nombre d'ouvrages semblables.

Il forme le seul moyen de communication par terre avec les townships du nord sur une distance d'au moins 15 milles des deux côtés, où l'exploitation des bois de construction se fait sur une grande échelle, et par cette voie, la glissoire, les canaux d'écluse et les quais sont en tout temps accessibles.

Depuis quelques années la plus grande portion de la digue a été reconstruite, et le reste, dit-on, complètement réparé, et on a toujours pris soin de la rendre étanche ; et malgré ces précautions on ne paraît pas avoir tout à fait réussi, car une fuite d'eau considérable s'en échappe en dessous.

Ceci peut être cependant attribué aux fondations plutôt qu'à quelque défaut dans l'ouvrage, le lit de la rivière en cet endroit consistant en partie de cailloux de granit épais et de rocher dans lequel se trouvent plusieurs crevasses profondes qui s'étendent dans toutes les directions possibles, quelques unes sans doute bien au-delà de la digue et d'autres au-dessous.

L'entrepreneur m'a informé qu'il s'était efforcé de les étancher là où elles étaient visibles dans les limites de la ligne de sa chaussée temporaire, et qu'il avait réussi pour plusieurs. Il pourrait cependant bien arriver que quelques unes de ces crevasses qui ne sont pas visibles en cet endroit, soient ouvertes plus haut.

Ayant soigneusement examiné cet ouvrage en deux occasions différentes, j'ai une bonne opinion de la principale partie de tout ce que l'on pouvait en voir, et jugeant d'après les circonstances et les représentations qu'on me fit sur les lieux, il ne paraît pas y avoir lieu de douter que les travaux sous l'eau soient également solides. Néanmoins l'apparence de la surface de l'eau m'ayant induit à faire un examen soigneux du tablier, j'ai lieu de croire qu'il pourrait être mieux étanché par une nouvelle couche de graviers et de halliers, dans quelques endroits où la plus grande quantité d'eau paraissait s'échapper, et je recommande en conséquence que la somme de \$500 soit affectée à cet objet.

Cette digue ayant pour but de maintenir une hauteur d'eau navigable aux lacs Buckhorn, à la Vase et aux Tourtes, et à la rivière qui les unit, aussitôt que les navires éprouvent un manque dans la profondeur de l'eau, la cause en est de suite attribuée à l'insuffisance des digues, et la perte d'eau qui s'y fait est indiquée comme en étant la source.

Il faut néanmoins se rappeler que la fuite d'eau dont on se plaint n'est pas égale au tiers ou tout au plus à la moitié du volume d'eau qui passe constamment à Bobcaygeon, montrant évidemment qu'il doit y avoir d'autres fuites d'eau ailleurs que sous la digue.

Quiconque a passé le long du pont et a remarqué un vieux biez de moulins décrépit, en communication avec un petit moulin à scie, située un peu plus bas sur la rive nord du fleuve, peut se convaincre qu'il y a là plus de perte d'eau qu'il ne s'en échappe dans toute la longueur de la digue.

Il n'y a aucune objection à ce que le moulin, lors même qu'il aurait trois fois plus de force, soit pourvu d'eau en abondance par l'ouverture pratiquée à cette effet; mais il y a beaucoup d'objections sérieuses à la perte inutile de l'eau qui se fait dans les travaux qui y conduisent; de telle sorte que, dans mon opinion, il est parfaitement inutile de s'efforcer de tenir la ligne de navigation au-dessus dans un état tant soit peu passable, au commencement de l'automne, si le propriétaire de ce moulin ne peut pas être contraint de tenir son biez dans un état convenable.

Je ne connais pas la nature de son droit au privilège, mais quel qu'il soit, nul intérêt privé ne devrait nuire à l'utilité d'un ouvrage public si considérable.

Il paraîtrait donc convenable que le propriétaire fût notifié que, dans le cas où les constructions qui conduisent à son moulin ne seraient pas, dans un délai raisonnable, réparées de manière à ne pas consommer une plus grande quantité d'eau qu'il n'en faut pour l'usage de son moulin, l'eau sera détournée à l'entrée de son biez.

Aussitôt qu'il aura été remédié à ces difficultés, il y a tout lieu de croire qu'aucun manque d'eau ne sera éprouvé en quelque saison que ce soit, pourvu que des arrangements soient pris pour empêcher par la suite les négligens ou les malintentionnés de nuire aux travaux.

La nécessité de ce procédé ressort du fait qu'en plusieurs occasions les billots d'arrêt ont été bûchés et retirés du canal d'écluse, une fois dans le but de baisser les eaux dans les lacs supérieurs, et une autre fois afin d'élever l'eau à une hauteur suffisante pour faire flotter les radeaux au-dessus de quelques battures en bas,—tandis que dans une autre occasion une grande quantité de billots furent lancés vers la digue, sans que personne ne prît assez d'intérêt pour enlever les billots d'arrêt de la glissoire, afin de permettre aux radeaux de passer, et il en résulta la destruction d'une grande portion du bôme directeur, et un danger imminent pour les autres parties des travaux.

Ceci fait voir qu'à certaines saisons, sans la présence sur les lieux de quelqu'un muni d'une autorité suffisante, l'on ne peut nullement compter soit sur le maintien de l'eau ou sur la sécurité même des travaux.

Tandis que j'étais sur les lieux, des personnes intéressées attirèrent fréquemment mon

attention sur la difficulté et le danger qui existent dans la descente des plançons immédiatement en bas de la glissoire en cet endroit, à cause de l'étendue de l'eau basse et la direction du courant en bas de la digue, dans ce qu'on nomme la saison de descente. Bien que je n'aie pas vu l'eau à l'élévation mentionnée, l'apparence de la place paraît justifier les représentations qu'on a faites. Il me paraît donc que le seul moyen de remédier au mal dont on se plaint est de prolonger la jetée de 150 à 200 pieds plus en aval du courant, ce qui coûterait \$2,500.

Ayant ainsi attiré votre attention sur la position et l'état des travaux isolés entrepris dans le but de former une voie de communication entre quelques unes des îles et les townships environnants, il n'est pas nécessaire de rien ajouter de plus ; mais je dirai que, si ces améliorations possèdent même une petite partie de l'importance qu'on a réclamée pour elles, on devrait certainement les placer sous l'opération de tels règlements et d'une telle régie qui puissent les rendre plus serviables et plus efficaces ; et avec cet objet en vue, je sou mets respectueusement les suggestions ci-dessus énoncées.

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

(Signé,)

JOHN PAGE,
I. C. Travaux Publics.

H.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF SUR L'APPROFONDISSEMENT DES CANAUX DU ST. LAURENT.

QUÉBEC, 22 Janvier 1860.

AU SECRÉTAIRE DES TRAVAUX PUBLICS.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que j'ai reçues, j'ai l'honneur de soumettre l'estimation ci-annexée du coût probable de l'augmentation de la profondeur d'eau dans les canaux du St. Laurent, à dix pieds six pouces sur les buses d'écluses, etc., tel que demandée par une adresse de l'assemblée législative, en date du 16 mars 1859, à son excellence le gouverneur général.

Quoique l'adresse ne réfère seulement qu'aux canaux de Cornwall, Beauharnais et Lachine, elle est censée se rapporter à l'adaptation de la route maintenant navigable du haut St. Laurent, à une classe de navires d'une plus grande capacité, ou plus fortement chargés, que ceux qui y ont passés jusqu'à présent.

Il est donc à propos de remarquer que, quoique plusieurs grands navires, en descendant le fleuve, passent en dehors du canal à Williamsburg, tous les navires chargés de fret le traversent en montant ; et en conséquence, si les mêmes améliorations ne sont pas faites en cet endroit, la navigation restera limitée à ses proportions actuelles.

Pour cette raison, j'ai cru à propos de soumettre une estimation du coût probable des travaux qu'il faudra faire pour augmenter le tirant d'eau tout le long de la route, afin que le département soit en possession de tout le sujet.

On peut aussi dire que le canal Welland a une profondeur de dix pieds seulement au lieu de dix pieds six pouces, tel qu'avancé ; les estimations sont néanmoins basées sur l'obtention de cette dernière profondeur sur les buses d'écluses, et de 11½ pieds dans les niveaux qui les séparent.

Dans le but de placer dans la forme la plus convenable et la plus condensée possible toute informaiton utile, au lieu de soumettre un rapport long et aussi inévitablement monotone, des notes détaillées ont été annexées aux estimations respectives, expliquant les circonstances, la nature, et l'étendue des travaux à faire.

Ayant fait connaître et les détails et les principes généraux de la manière susdite, je puis ajouter que les estimations ont été préparées dans le seul but d'augmenter le tirant

d'eau, en évitant l'introduction de tout item de dépense ne se rattachant pas à cet objet, à quelques exceptions près, où il est indispensable que certains travaux marchent de pair avec ceux qui se rapportent directement au creusage.

On peut de plus ajouter qu'il y a tout lieu de croire que la reconstruction et les changements dans les travaux mentionnés dans les estimations, peuvent être faits dans l'hiver et le printemps avec aucune ou peu d'interruption à la navigation, pourvu qu'ils soient confiés à des entrepreneurs d'énergie, en temps suffisant pour que des matériaux puissent être fournis et des arrangements faits pour cet objet durant l'été précédent; et dans les places où l'ouvrage consiste principalement à draguer ou à former des levées, il peut sans doute se poursuivre en été avec nul ou peu d'inconvénient. L'extrait suivant des estimations fait voir le coût approximatif pour effectuer cet objet, savoir :—

Canal de Cornwall, - - - - -	Total	\$250,000 00
“ de Beauharnais, - - - - -	do	150,000 00
“ de Lachine, - - - - -	do	446,000 00
Canaux de Williamsburg, - - - - -	do	182,000 00

Montant - - - \$1,028,000 00

Soumis respectueusement,

Par votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JOHN PAGE,

Ing. en chef des travaux publics.

CANAL DE CORNWALL.

ESTIMATION du coût probable de l'approfondissement du canal de Cornwall, à une profondeur de 10½ pieds sur les buses d'écluse, et de 11½ pieds dans les niveaux qui les séparent.

Situation des Travaux.	Montants.	Totaux.	REMARQUES.
	\$ cts.	\$ cts.	
A.—Creuser l'entrée supérieure et partie du canal au-dessus de la grande écluse, une distance de 4,750 pieds, 100 pieds de large, tranchée moyenne 1.75 = 30,787 verges cubes, à 55 cts		16932 82	A.—Dans les plus basses eaux de la rivière, il y a à peine 9½ pieds dans cette portion du canal, tandis qu'à l'embouchure où l'eau est comparativement calme, il n'existe pas de moyen d'en augmenter la profondeur, si ce n'est en baissant le fond au-dessus et dans le niveau au-dessous de l'écluse. Les matériaux sont de nature difficile à enlever.
B.—Démolir et reconstruire la grande écluse, construction et déplacement des caissons et travaux pour faire retirer l'eau.....	3000 00		B.—Il y a souvent pas plus et quelquefois moins de 9 pieds d'eau sur le busc d'écluse supérieur, et comme il n'existe d'autre moyen de l'augmenter qu'en enlevant et reconstruisant le tablier du renfoncement et le busc d'écluse, pour obtenir la profondeur requise, et l'écluse étant construite en maçonnerie vis-à-vis les portes et aux ailes seulement, il est proposé de démolir et de reconstruire le tout d'une manière permanente.
Démolir et reconstruire 1,900 verges cubes de maçonnerie à \$4.50.....	8550 00		C.—Les chambres d'écluse actuelles n'ayant que des parois en bois qui sont bien délabrées, devraient être reconstruites de maçonnerie tel que pourvu par l'estimation.
C.—Enlever les murs actuels des chambres d'écluse et leurs fondations..	3500 00		D.—L'on croit qu'il faudra fournir de nouveaux matériaux pour la plus grande partie des fondations.
D.—Fournir les matériaux, poser de nouvelles fondations, buses d'écluse, etc	10500 00		
Murs des chambres d'écluse, maçonnerie additionnelle aux deux extrémités de l'écluse, 2,150 verges cubes à \$8.50	18275 00		
Excavation et levée, et corroi en arrière des murs, fondations, etc.....	3230 00		
Enlever, changer et remplacer les portes d'écluses et dépenses contingentes....	3745 00	50800 00	
Affermir et changer le coursier principal (en sus d'autres appropriations).		1500 00	
E.—Baisser le niveau entre l'écluse de garde et l'écluse No. 20, une distance de 5.35 milles, 100 pieds de largeur et 1.75 profondeur=191,664 à 33 cts.....		63242 52	E.—Quelques parties de ce niveau, bien qu'elles soient au-dessous du fond requis, sont à d'autres endroits beaucoup élevées par des dépôts de sédiment, de manière que, croit-on, il sera nécessaire de faire un déblai de 1 pied 9 pouces pour lui donner la profondeur requise. Une grande proportion du déblai sera de matière pierreuse.
F.—Les ponceaux à Milleroche et Moulinette. Enlever le corroi au-dessus des arches et de parties des côtés et y substituer du béton, pour chaque \$950.....		1900 00	F.—On se propose d'enlever le corroi qui se trouve depuis le sommet des arches jusqu'à une distance de 10 à 12 pieds des deux côtés et ensuite de faire une couverture nouvelle en béton.
ECLUSE NO. 20.			
G.—Baisser les segments des buses de l'écluse supérieure, le radier du renfoncement et renforcer les murs, etc....	1850 00		G.—L'estimation propose d'élever le niveau de l'eau de 6 pouces entre les écluses No. 20 et 19, baisser d'un pied le busc et le radier au bout de l'écluse No. 20, qui est tout ce que le fond de la chambre permettra. Baisser le prisme du canal pour être conforme à cette profondeur. Rebâtir l'écluse coûterait au moins \$40,000.
Baisser la plateforme du renfoncement inférieur, le tablier du radier, et étayer les murs	4600 00		
Faire retirer l'eau pendant le progrès des travaux.....	600 00		
Déplacer et remettre les portes d'écluse.....	700 00	7750 00	
Reporté.....		142125 37	

CANAL DE CORNWALL.—Estimation de l'approfondissement.—*Suite.*

Situation des travaux.	Montants.		REMARQUES.
	\$	cts.	
<i>Rapporté.....</i>			
Creuser le prisme du canal entre les écluses No. 20 et 19, une distance de 8,316 pieds, une largeur de 100 pieds et une profondeur de 1.25=38,500 verges cubes à 26 cts.....	1010	00	
Elever les jetées et murs additionnels, etc.....	1350	00	
H.—Dommages pour inondations à la propriété du moulin.....	3000	00	
Changements au souterrain.....	840	00	
Dommages aux terres et dépenses contingentes.....	1800	00	
			17000 00
ÉCLUSE NO. 19.			
I.—Exhauss. en maçon. les murs d'éc.	3000	00	
Baisser le busc supérieur et le radier du renforcement, etc.....	1850	00	
Elever les jetées des deux côtés de l'écluse.....	350	00	
Enlever, changer et remplacer les portes d'écluse.....	700	00	5200 00
Changer le déversoir et le coursier qui y conduit.....	850	00	
Elever les levées entre les écluses Nos. 19 et 18, distance de 7656 pieds=18500 verges cubes à 24 cts...	4400	00	1550 00
Un mur d'escarpe additionnel, etc...	2600	00	
Dommages aux terres et dép. cont.	1200	00	
			8200 00
ÉCLUSE NO. 18.			
K.—Enlever et remplacer les buses inférieurs, le radier du renforcement et l'arrière radier, garantir les murs, etc.	4600	00	
Faire retirer l'eau de l'ouvrage pendant qu'il se fera.....	600	00	
Exhausser les murs d'écluse en maçonnerie.....	3000	00	
Enlever, changer et réparer les portes d'écluses.....	700	00	
Elever les chaussées des deux côtés de l'écluse.....	350	00	
Changem. au dévers. et au coursier.	850	00	
Garantir le ponceau et les fondations du pont tournant.....	1200	00	
Dépenses contingentes.....	1300	00	
Elever et fortifier les levées, talus additionnel, emmurailleur, etc.....	2500	00	12600 00
Creuser le prisme du canal, une distance de 6675 pieds sur une largeur de 100 pieds et une profondeur de 1.25=30903 verges cubes à 28 cts.....	8652	84	
L.—Pour aider à faire les changements aux portes supérieures de la propriété du moulin.....	5000	00	
			16152 84
ÉCLUSE NO. 17.			
M.—Recouvrement du seuil supérieur et du radier, etc., et ouvrage nécessaire pour solider les murs.....	1850	00	
Oter, changer et réparer les portes..	700	00	
Exhaus, les murs de l'écl. en maçon.	3000	00	
<i>Reporté.....</i>	5550	00	202828 21

CANAL DE CORNWALL.—Estimation de l'approfondissement.—*Suite.*

Situation des travaux.	Montants.	Totaux.	REMARQUES.
	\$ cts.	\$ cts.	
<i>Rapporté</i>	5550 00	202828 21	
Elever les chaussées des deux côtés de l'écluse et entre les écl. Nos. 17 et 16. Murs additionnels.....	650 00 400 00		Quand tout le pouvoir d'eau loué sera mis en usage, un barrage avec pertuis deviendra indispensable.
ÉCLUSE NO. 17.			
N.—Exhausser les murs de l'écluse en maçonnerie.....	3000 00		N.—Le niveau en amont et en aval de cette écluse étant élevé il ne sera nécessaire que d'exhausser les murs, levées et portes.
Elever les chaussées des deux côtés de l'écluse.....	350 00		
Oter, changer et replacer les portes.....	700 00		
Élévation entre l'écluse Nos. 16 et 15	300 00		
Murs d'escarpe additionnels.....	400 00	4750 00	
ÉCLUSE NO. 15.			
O.—Construction et enlèvement des batardeaux et travaux d'égouttage....	3600 00		O.—Dans le mois d'octobre 1859, l'eau sur le busc inférieur de cette écluse de décharge variait de 9 pieds 1 pouce à 9 pieds 6 pouces, et pendant les autres mois de cette année et des eaux basses, elle variait de 9 pieds 8 pouces à 9 pieds 10 pouces; il est donc proposé de relever le radier inférieur, l'arrière radier et le busc d'écluse, et les reconstruire un pied plus bas ou davantage, si les circonstances le permettent, et obtenir ainsi le tirant d'eau nécessaire, sans reconstruire l'écluse.
Enlever et replacer le busc inférieur, le renforcement, radier et arrière radier et appuyer la fondation des murs.	5000 00		
Exhausser le mur de l'écluse en maçonnerie.....	3000 00		
Oter, changer et replacer les portes d'écluse.....	700 00		
Elever les chaussées des deux côtés de l'écluse.....	1400 00	13700 00	
Total.....		227878 21	
Ajoutez pour dépenses contingentes et surintendance.....		22121 79	
Total.....		250000 00	

(Signé,)

JOHN PAGE,

Ingénieur en chef des trav. pub.

Québec, 23 janvier 1860.

CANAL DE BEAUHARNAIS.

ESTIMATION du coût probable de l'approfondissement du canal Beauharnais à 10½ pieds sur les buscs d'écluse, et à 11½ pieds dans les niveaux qui les séparent.

Situation des travaux.	Montants.	Totaux.	REMARQUES.
	\$ cts.	\$ cts.	
A.—Exhaus les levées des deux côtés du canal depuis l'écluse No. 14 à 13, distance 31600 pieds=93628 verges cubes à 25 cts	23407 00		A.—Depuis que la digue à l'embouchure de ce canal a été construite, il y a eu dans toutes les saisons une hauteur d'eau suffisante aux portes supérieures de l'écluse de garde (No. 14) pour permettre d'élever le niveau inférieur et donner une profondeur de 10½ pieds aux buscs inférieurs ; il est donc proposé d'élever l'eau dans ce niveau aussi bien que dans tous les autres de ce canal. On pourra prendre sur les terres du gouvernement à peu près la moitié des matériaux pour élever les chaussées, et il faudra acheter le reste.
Murs d'escarpe additionnels, 21066 verges linéaires	8426 40		
Former un égout à travers la propriété de l'église, 2640 pieds de long, creusage moyen 6 pieds, 2900 à 18 cts.....	5220 00		
Changements dans les déversoirs et dans les embarcadères des bateaux traversiers	1600 00		
Changements dans le biez de décharge et le pont à St. Timothé.....	2000 00		
Achat de terrains et dommages.....	2746 00		
ÉCLUSE NO. 13.		43400 00	
B.—Exhausser les murs d'écluse en maçonnerie, pont tournant, etc... ..	4200 00		B.—Le pont tournant au-dessus de l'écluse et les abords devraient être exhaussés ainsi que le remblai et les murs du déversoir.
Oter, changer et remplacer les portes.	700 00		
Élever les chaussées, sur les deux côtés de l'écluse	350 00		
Changements dans le déversoir et le coursier qui y conduit et en sort	1400 00		
C.—Élever les chaussées des deux côtés entre les écluses Nos. 13 et 12, distance 10000 pieds=29628 verges cubes à 25 cts.....	7407 00	6650 00	C.—Il faudra acheter la terre pour faire le remblai.
Mur d'escarpe additionnel 6666 verges linéaires.....	2666 40		
Achat de terrains et dommages.....	1926 60		
ÉCLUSE NO. 12.		12000 00	
Élever les murs d'écluse, pont, etc.	4200 00		
Élever les chaussées des deux côtés de l'écluse.....	350 00		
Enlever, changer et remplacer les portes.....	700 00		
Changements dans le déversoir et coursier	1600 00		
Élever les chaussées sur les deux bords du canal entre les écluses Nos. 12 et 11, distance, 5220 pieds=15464 verges cubes à 25 cts.....	3866 00	6850 00	
Mur d'escarpe additionnel, 3400 verges linéaires.....	1384 00		
Achat de terrains et dommages.....	1250 00		
ÉCLUSE No. 11.		6500 00	
Exhaussement des murs du pont d'écluse, changement des portes d'écl. du déversoir, etc., comme au No. 12...		6850 00	
Elev. les chaus. sur les deux bords du canal entre les écl. Nos. 11 et 10, dist. 5100=pds., 14000 verges cubes à 25 cts.	3500 00		
Mur d'escarpe additionnel, 3400 verges linéaires	1360 00		
Achat de terrains et dommages.....	1250 00		
ECLUSE No. 10.		6110 00	
Exhaussement des murs du pont d'écluse, changer les portes d'écluse, le déversoir, etc., comme au No. 12...		6850 00	
<i>A reporter</i>		95210 00	

CANAL DE BEAUHARNAIS. Estimation de l'approfondissement.—*Suite.*

Situation des travaux.	Montants.	Totaux.	REMARQUES.
	\$ cts.	\$ cts.	
<i>Rapporté.....</i>		95210 00	
Elever les jetées entre les écluses Nos. 10 et 9, 1,100 pieds = 3850 verges cubes à 25 cts.....	814 75		
Murs additionnels, 733 verges lin., etc.....	350 00		
Achat de terrains et dommages.....	301 10		
		1465 85	
ECLUSES Nos. 9, 8 et 7.			
Exhausser les murs d'écluses, ponts, changer les portes, le déversoir, etc., comme au No. 12.....		20550 00	
Elever les chaussées sur les deux côtés du canal entre les écluses Nos. 9 et 8, 1225 pieds—8 et 7, 785 pieds ; et entre les Nos. 7 et 6, 700 pieds = 10000 verges cubes à 25 cts.....	2500 00		
Murs additionnels, etc.....	1000 00		
Achat de terrains et dommages.....	750 00		
		4250 00	
ECLUSE No. 6.			
D.—Construction et déplacement des batardeaux et travaux d'égouttage	4000 00		
Relever et remettre le busc inférieur le radier du renforcement et l'arrière radier et renforcer la fondation des murs.....	5000 00		
Exhausser les murs d'écluse en maçonnerie.....	3400 00		
Enlever, changer et replacer les portes	700 00		
Elever et appuyer les chaussées des deux côtés de l'écluse, etc.....	1400 00		
		14500 00	
		135975 85	
Ajoutez pour dépenses contingentes, surintendance, etc.....		14024 15	
Total.....		150000 00	

D.—Pendant les mois d'automne, dans les basses eaux, il n'y a souvent pas plus de 10 pieds d'eau sur le busc inférieur de cette écluse, et dans le mois d'octobre 1854, pour la première moitié du mois il n'y eut que 9 pieds 10 pouces, et 9 pieds 6 pouces pour l'autre moitié.

On croit pourtant que ceci pourrait être remédié en relevant le radier du renforcement et l'arrière radier et en les posant un pied plus bas que leur présent niveau.

(Signé,)

JOHN PAGE,
Ingén. en chef des T. P.

Québec, 23 janvier 1860.

CANAL LACHINE.

ESTIMATION du coût probable de l'approfondissement du canal Lachine, de manière à lui donner 10½ pds. d'eau aux buses d'écluse, et 11½ pds. dans les niveaux.

Situation des travaux.	Montants.		Totaux.		REMARQUES.
	\$	cts.	\$	cts.	
A.—Approfondissement, en plusieurs endroits, du bassin du canal Lachine jusqu'à 11½ pieds au plus bas niveau connu du fleuve, 11,500 verges cubes, à \$3.25.....			37375	00	A.—L'on pense que ces travaux pourraient se faire sans interrompre la navigation, en minant et en détachant, d'après les procédés ordinaires, le roc sous l'eau, et à moins de frais qu'en essayant de mettre le bassin à sec au moyen de batardeaux, etc.
ECLUSE DE GARDE No. 5.					
B.—Construction de batardeaux à la tête de l'écluse, au déversoir et à l'ancien canal, déplacement et travaux d'assèchement.....	3500	00			B.—Bien que la profondeur de l'eau dans le bassin de Lachine ait augmenté de plusieurs pouces par le prolongement de la jetée sud, il n'y a pas d'ordinaire plus de dix pieds sur le busc supérieur de l'écluse de garde; il est par conséquent projeté de baisser le seuil d'au moins un pied, et à l'effet de maintenir le niveau au bas de l'écluse à sa hauteur actuelle, il est proposé d'agrandir le sas de l'écluse, lequel se compose d'un lit de roches plates, et d'ôter et remettre l'arrière plateforme, le radier et les buses à la hauteur nécessaire pour obtenir la profondeur voulue. D'après le grand nombre de pouvoirs d'eau affermés à Montréal et dans les écluses intermédiaires, et le volume d'eau qui doit nécessairement entrer dans le canal Lachine pour les alimenter, l'on croit qu'il est indispensable de donner un exhaussement de pas moins d'un pied dans la hauteur du niveau en bas de l'écluse.
Enlèvement des buses d'écluse, plateformes, etc., les reposer, baisser le plancher, consolider les portes d'écluse, etc.....	9500	00	13000	00	
TRANCHÉE.					
C.—Donner 100 pieds de largeur à la tranchée jusqu'au fond actuel, 48,500 verges cubes, à \$1.25.....	60625	00			C.—L'élargissement de cette tranchée, bien que ne tombant pas strictement sous le chapitre de l'augmentation de la profondeur d'eau dans le canal, est presque aussi importante pour la navigation. Cette tranchée est d'environ trois quarts de mille de long, et à l'exception de deux places de passage, elle n'a pas plus de 55 pieds de largeur, ou environ la moitié de celle du canal en d'autres endroits. Ce peu de largeur est la cause qu'il s'y forme un fort courant qui nuit grandement à la montée des grands navires, lesquels occupent bien un tiers de sa largeur. S'il ne fallait de l'eau que pour les besoins ordinaires de la navigation, telle qu'elle est, avec des défenses de chaque côté, cette tranchée aurait pu suffire encore pendant plusieurs années; mais la quantité d'eau qui doit nécessairement passer pour alimenter ce grand nombre de pouvoirs d'eau rend indispensable son élargissement. Dans l'estimation, il s'agit de lui donner 100 pieds, largeur recommandée et approuvée il y a environ 5 ans, lorsqu'une partie des travaux de surface furent faits.
D.—Approfondissement de la tranchée jusqu'à 11½ pieds au-dessus de la surface actuelle de l'eau, 33,377 verges cubes à \$2.25.....	75098	25			D.—En plusieurs endroits, le fond de la tranchée n'est guère plus bas que le busc actuel de l'écluse de garde; il sera donc nécessaire de l'approfondir d'au moins 2 pieds 3 pouces pour obtenir 11½ pieds d'eau dans le niveau.
Transport des rebuts et de la terre de la carrière, 10,000 verges cubes à 30 cts.....	3000	00	138723	25	
<i>A reporter</i>			139098	25	

CANAL DE LACHINE.—Estimation de l'approfondissement.—*Suite.*

Situation des travaux.	Montants.		Totaux.		REMARQUES.
	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Rapporté.....</i>			189098	25	
E.—Approfondissement du prisme du canal depuis l'extrémité inférieure de la tranchée jusqu'à la tête de l'écl. No. 4; distance 19,404 pds., larg. 80 pds., prof. 1.75—100,613 verges c. à 32 cts.	32196	16			E.—Dans cette partie du canal, il y a plusieurs endroits où le roc est à nu au fond, et généralement, ce qu'il y a à enlever là est très dur.
F.—Reconstruction du conduit sout. Consolidation de la culée du pont à la côte St. Paul.....	6000	00			F.—Comme il faut que ce conduit soit baissé, on se propose de le remplacer par deux tuyaux en fonte.
			38796	16	
ECLUSE No. 4.					
G.—Enlever la maçonnerie de l'écl., matériaux additionnels et reconstruction, 4,500 verges cubes à \$5.....	22500	00			G.—Cette écluse est en si mauvais ordre, que dans tous les cas il faudra la reconstruire avant longtemps, car la plus grande partie du mortier des joints et des lits a été enlevée par l'eau, et quand l'écluse est pleine, l'eau s'échappe en abondance à travers les murs en aile en bas des portes inférieures. Il y a environ 3 ans, plusieurs pierres s'en détachèrent. Le printemps suivant, une partie des murs en aile fut jetée à terre, et l'on remarqua de larges trouées à l'intérieur s'étendant des deux côtés du mur.
Déplacer les fondations actuelles et approfondir.....	3500	00			
Matériaux, fondations, buses d'écl., etc.....	8000	00			
Excavation, corroi des levées.....	3750	00			
Travaux d'assèchement, modification des portes, etc.....	3750	00	41500	00	
H.—Construire un nouveau déversoir à l'écluse No. 4.....			10000	00	H.—Quoique de fait ces travaux ne se rattachent pas à l'approfondissement du canal, il n'en sont pas moins nécessaires, et devraient se faire pendant que l'eau sera retirée pour la reconstruction de l'écluse, etc., etc.
I.—Approfondissement du prisme du canal entre les écluses Nos. 4 et 3, distance 9,355 pieds, largeur 80 pieds, profondeur 1.75—48,507 verges cubes, à 30 cts.....			14552	10	I.—La chose serait à désirer si les circonstances permettaient d'élever ce niveau sans toucher aux conduits qui le traversent, mais le grand pouvoir d'eau affermé à l'écluse No. 4 serait beaucoup diminué pendant ces travaux, et aucune des portes ou travaux supérieurs à l'écluse No. 3 ne sont adaptés à d'autre niveau que celui qu'ils ont actuellement. Il a été jugé à propos, cependant, de faire l'estimation approximative de ces travaux comme se rattachant à l'approfondissement du canal.
K.—Modification du conduit souterrain de la rivière St. Pierre.....			7000	00	K.—La somme portée dans l'estimation est pour faire face aux frais de reconstruction de ce conduit souterrain, ou pour le remplacer par des tuyaux en fonte, selon qu'il sera jugé le plus avantageux lorsque la condition actuelle de cet ouvrage sera constatée.
L.—Modification du conduit souterrain fait pour placer les tuyaux de l'aqueduc de Montréal.....	11000	00			L.—Pour obtenir la profondeur nécessaire au-dessus de ce conduit sans déranger les tuyaux, et conserver une même hauteur qu'à présent à l'intérieur, l'on propose d'enlever le recouvrement et le dessus, et de laisser le reste dans la position où il se trouve, et faire un nouveau dessus en bon fer à bouillire avec des côtés en fer plus léger; en somme, faire les trois côtés d'un tube bien rivé et consolidé par des angles en fer, ce tube devant s'étendre jusque sous les deux levées.
Consolider les fondations du pont de Brewster, maçonnerie du pont du chemin de fer, etc.....	2500	00	13500	00	
			314446	51	
<i>A reporter.....</i>					

CANAL DE LACHINE.—Estimation de l'approfondissement.—*Suite.*

Situation des travaux.	Montants.	Totaux.	REMARQUES.
	\$ cts.	\$ cts.	
<i>Report</i>		314446 51	
ECLUSE No. 3.			
M.—Démolir cette écluse et la reconstruire comme celle du No. 4.....		41500 00	M.—Cette écluse est dans le même état que celle No. 4; il faut qu'elle soit démolie et reconstruite.
N.—Construire un nouveau déversoir à l'écluse No. 3.....		10000 00	N.—L'ancienne écluse employée comme déversoir est en très mauvais ordre, et l'on ne saurait s'y fier plus longtemps, un nouveau déversoir est en conséquence indispensable.
Approfondir le canal depuis l'écluse No. 3 jusqu'au pont de la rue Wellington, distance 2,900 pieds, largeur 80 p. profondeur, 1.75—15,037 verges cubes, à 30 cts	4511 10		
Modification des conduits souterrains comme à celui du bas de la côte St. Paul.....	7000 00		
Consolider la fondation des culées de pont	500 00		
O.—Approfondissement du bassin entre le pont de la rue Wellington et l'écluse No. 2—57,000 verges cubes, à 30 cts	17100 00	29111 10	O.—L'estimation pourvoit à l'exécution du projet exposé dans l'adresse, c'est-à-dire donner 11½ pieds de profondeur à tous les bassins déjà construits, ce qui peut se faire, pense-t-on, en creusant à 3 ou 3½ pieds des murs d'enceinte, ou assez loin pour qu'on ne gêne pas les navires. Mais donner 17 pieds de profondeur aux bassins, ainsi qu'on le voulait lorsqu'on plaça les buses aux deux écluses inférieures, afin d'avoir une profondeur de 16 pieds d'eau,—ce dont il n'était pas question lors de la construction des murs d'enceinte,—augmenterait l'estimation comme suit :—
Ajoutez dépenses contingentes et rais de surveillance.....		405057 51	
		40542 49	
Total		446600 00	
			130,000 verges cubes d'excavation, à 30 cts \$39,000 Revêtement de face et dépenses contingentes 27,000 Montant additionnel \$66,000

(Signé,)

JOHN PAGE,

Ingén. en chef des trav. pub.

Québec, 23 janvier 1860.

CANAL DE WILLIAMSBURG.

ESTIMATION du coût probable de l'approfondissement de la section de Williamsburg des canaux du St. Laurent, de manière à lui donner 11½ pieds d'eau sur les buses des écluses, et 11½ dans les niveaux.

Situation des travaux.	Montants.	Totaux.	REMARQUES.
	\$ cts.	\$ cts.	
CANAL DES GALOPS.			
A.—Approfondissement de l'entrée supérieure au-dessus de l'écluse de garde, distance 1,200 pds. sur 60 de large et 2 de profondeur=5,333 verges cubes. Sur cette étendue il y a 300 verges cubes de roc, à \$3.50	1050 00		A.—Sur la distance désignée, le fond varie de 8 à 16 pouces en bas du busc actuel de l'écluse, et sur lequel dans l'été de 1849, il y avait place pour 7½ à 8 pieds d'eau et pendant quelque temps l'eau conserva une hauteur de 7 pieds ; mais depuis, le prolongement de la jetée sud a fait élever ce niveau d'un pied. Ainsi, l'on croit qu'on creusant 2 pieds environ, l'on obtiendra la hauteur d'eau désirée. On se propose de miner sous l'eau le roc près de l'écluse et de draguer le reste.
5,033 verges cubes dans l'argile dure entremêlée de cailloux, à \$1.25	6291 25	7341 25	
ECLUSE DE GARDE OU No. 27.			
B.—Construction et démolition de batardeaux et travaux d'assèchement... Oter les buses, les radiers, etc., et les replacer, approfondir les sas et consolider les murs, etc	3000 00		B.—Le seuil, la plateforme et le sas ont besoin d'être baissés de deux pieds pour donner la hauteur d'eau voulue durant les basses eaux du fleuve. Les fondations reposent sur un roc irrégulièrement stratifié.
Oter, modifier et replacer les portes d'écluses	9500 00		
C.—Approfondissement entre l'écl. de garde et la tête de l'écluse No. 23, distance 10,000 pieds, largeur 50 sur 2.25=41,666 verges, prix moyen 30cts. Elargir les pentes, etc., 20,000 verges cubes à 25 cts.....	1000 00	13500 00	
		12499 80	C.—En quelques endroits, l'eau est suffisamment profonde, mais la plus grande partie du terrain à enlever est extrêmement dure.
		5000 00	
ECLUSE No. 26.			
D.—Construction et démolition de batardeaux et travaux d'assèchement. Oter les buses et les radiers, et étayer les murs, etc	2500 00		D.—L'eau pourrait être élevée sans déranger le busc d'avant de cette écluse, mais les pouvoirs d'eau affermés par ceux qui ont érigé là une grande manufacture d'amidon, un moulin à farine et une scierie, cesseraient d'être suffisamment alimentés, car l'élévation et la chute ne seraient que de 6½ pieds. Il serait en outre injudicieux de faire retirer toute l'eau du niveau en bas de l'écluse (ou du canal de Jonction), car les levées sont faites sur le fleuve et partiellement couvertes de pierres. L'on propose en conséquence, ainsi qu'il est pourvu par l'estimation, de construire un batardeau.
Oter, modifier et replacer les portes..	6450 00		
	700 00	9650 00	
Approfondissement du canal entre l'écluse No. 26 et la tête du canal des Iroquois (canal de Jonction,) distance 12,910 pieds, largeur 50 sur 1.50=35,862 verges cubes, à 30 cts.....	10758 60		
Consolider le déversoir.....	441 40	11200 00	E.—Depuis la construction des canaux de jonction, l'eau s'est élevée de 1.75 pieds dans la section des Iroquois ; il y a, cependant, plusieurs endroits qu'il sera nécessaire de draguer.
E.—Approfondissement, à différents endroits, du canal des Iroquois, 12,000 verges cubes, à 26 cts.....	3120 00		
Reconstruction des estacades dans la tranchée.....	1500 00	4620 00	F.—En octobre 1856, il n'y avait que 8 pieds 5 pouces d'eau sur le seuil inférieur de cette écluse, et en septembre et oc-
ECLUSE No. 25.			
F.—Construction et démolition de batardeaux et travaux d'assèchement..	2500 00		
<i>A reporter</i>	2500 00	63811 05	

CANAL DE WILLIAMSBURG.—Estimation de l'approfondissement.—*Suite.*

Situation des travaux.	Montants.	Totaux.	REMARQUES.
	\$ cts.	\$ cts.	
<i>Rapporté</i>	2500 00	63811 05	
Oter les buses d'écluse inférieurs, les radiers, etc., et les replacer, approfondir le sas, consolider les murs, etc..	7000 00		tobre 1858, il y avait 15 pieds 7 pouces le premier mois, et 14 pieds 9 pouces pour le deuxième. Les fondations reposent sur le roc; dans le sas ce roc est à la même hauteur que le busc d'écluse inférieur, et l'on se propose, excepté au pied des murs, de le creuser à la profondeur voulue.
Oter, modifier et replacer les portes..	700 00	10200 00	
RAPIDE PLAT.			
Approfondir l'entrée supérieure, 600x60x2.5=3,333 verges cubes, à 80 cts.....		2666 40	
ECLUSE No. 24.			
G.—Construction et démolition de batardeaux, et trav. d'assèchement...	3000 00		G.—Les seuils de cette écluse devront être baissés d'environ 3 pieds, et pour cela il faudra ôter et replacer le tablier de l'écluse.
Oter et replacer les buses d'écluse, le radier, le tablier, et étayer les murs, etc.....	8500 00		
Oter, modifier et replacer les portes d'écluse, etc.....	700 00	13200 00	
H.—Approfondissement entre les écluses Nos. 24 et 23, distance 18,120x50x2.75=92,277 verges cubes, à 35 cts		32296 95	H.—Il faut que le fond de ce niveau soit approfondi en plusieurs endroits d'au moins 3½ pieds, mais comme il y a des endroits où il y aura moins d'excavation à faire, la moyenne a été portée à 2.75. Le sol qui devra être ainsi enlevé est généralement très dur.
Elargir les courbes, les talus, etc., 30,000 verges cubes, à 25 cts		7500 00	
ECLUSE No. 23.			
Oter et replacer les buses d'écluse, le radier, le tablier, etc.,—même coût que pour le No. 24.....		13200 00	
SECTION DE LA POINTE FARRAN.			
Approfondir le canal depuis l'entrée supérieure jusqu'à la tête de l'écluse, 3,800x50x2.75=19,350 verges cubes, à 50 cts	9675 00		
ECLUSE No. 22.			
Oter et replacer les buses d'écluse, les radiers, etc.,—même coût que les écluses ci-dessus.....	13200 00	22875 00	
		165749 00	
Ajoutez les dépenses contingentes et les frais de surveillance.....		16250 00	
Total		182000 00	

(Signé,)

Québec, 23 janvier 1860.

JOHN PAGE,

Ingén. en chef des T. P.

I.

INSTRUCTIONS A L'INGÉNIEUR EN CHEF A L'ÉGARD DE L'ÉRECTION DE NOUVEAUX PHARES DANS LE GOLFE ET LE FLEUVE ST. LAURENT, ET RAPPORT DE L'INGÉNIEUR A CE SUJET.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
QUÉBEC, 10 *Février* 1860.

MONSIEUR,—Le gouvernement ayant à s'occuper de l'érection de nouveaux phares sur le fleuve et dans le golfe St. Laurent, et comme vous avez visité et examiné une grande partie de la côte, je suis chargé de vous demander de vouloir bien faire un rapport à ce sujet, et d'indiquer les lieux qui, selon vous, sont les plus avantageux à cette fin. Vous indiquerez aussi à la suite les uns des autres quels sont, à votre avis, les différents genres de construction que la navigation exige pour ces phares et quels matériaux devront être employés. Vous ferez une estimation du coût probable de ceux dont vous pourrez recommander la construction, supposition faite que le gouvernement subviendra au transport, aller et retour, des hommes et des matériaux sur les lieux.

Avec la présente vous recevrez la correspondance échangée entre ce département et la Maison de la Trinité de Québec, les patrons et capitaines des steamers océaniques, le capitaine Orlebar, M. R., et M. Fortin, à l'égard de la localisation des phares, et vous recevrez aussi celle qui a eu lieu avec les départements des phares d'Ecosse et des Etats-Unis.

Ci-suivent les lieux spécialement désignés à votre attention :—

Ile à la Bataille	-	-	-	-	Côte du Labrador.
Extrémité N. E. de Belle-Ile	-	-	-	-	“
Cap Bauld	-	-	-	-	Terreneuve
Cap Normand	-	-	-	-	“
Pointe Féréolle	-	-	-	-	“
Cap St. George	-	-	-	-	“
Cap Anguille	-	-	-	-	“
Cap Ray	-	-	-	-	“
Pointe Enragée	-	-	-	-	“
Iles-aux-Oiseaux	-	-	-	-	Golfe St. Laurent.
Ile Bryon	-	-	-	-	“
Iles Greenly et Wood	-	-	-	-	Extrém. O. de Belle-Isle.
Roches et Ile aux Pingouins	-	-	-	-	Labrador.
Cap Whittle	-	-	-	-	“
Pointe Natashquin	-	-	-	-	“
Cap Observation	-	-	-	-	Anticosti.
Pointe Nord	-	-	-	-	“
Cap Chat	-	-	-	-	“
Batture de Manicouagan	-	-	-	-	“
Métis, et tels autres endroits que vous pouvez avoir visités.					

Vous recevrez aussi une communication du gouvernement de l'Ile du Prince Edouard au sujet de deux phares dont l'érection est projetée sur les caps Nord et Est de cette île, et après que vous aurez correspondu avec la Maison de la Trinité, veuillez avoir la complaisance de faire rapport sur l'expédience de coopérer à l'érection de ces phares.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN ROSE,

Commissaire.

JOHN PAGE, Ecr.,

Ingénieur en chef des
Travaux Publics.

Québec, 28 février 1860.

A L'HONORABLE COMMISSAIRE
DES TRAVAUX PUBLICS.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que renferme votre lettre du 10 du courant, au sujet de l'érection des phares sur le fleuve et dans le golfe St. Laurent et le détroit de Belle-Ile, j'ai l'honneur de vous faire rapport dans l'ordre suivant :—

1. Les lieux visités et l'avantage qu'ils offrent comme stations de phare.
2. Le genre de construction recommandée.
3. Les matériaux, etc., etc., et une estimation approximative du coût de l'érection que je proposerai d'entreprendre en premier lieu.

En suivant cet ordre, je commencerai par l'endroit examiné le plus éloigné, et les autres viendront à la suite.

Je crois devoir mentionner dès le but que mon travail a été facilité par les cartes marines et les renseignements maritimes de l'amiral Bayfield et autres, ainsi que les informations verbales que m'ont donné d'autres marins, et en dernier lieu,—et ce ne sont pas les moins importantes,—celles que j'ai reçues de plusieurs messieurs de la Trinité de Québec, qui m'accompagnaient.

1.—DESCRIPTION DES LIEUX VISITÉS.

ILE A LA BATAILLE, S. E.

Les Iles à la Bataille, sur la côte du Labrador, forment la pointe sud du détroit St. Louis, et l'île sud-est du groupe, aux extrémités S. O et N. S., est désignée comme la première terre que découvrent généralement les navires transatlantiques à destination du Canada par le détroit de Belle-Ile. Vue à la distance de quelques milles, cette île est d'un aspect sombre et d'un contraste frappant avec les banquises, qui se voient assez souvent près de là, comme ce fut le cas les deux fois que je visitai la localité.

Quoique désignée comme une seule, ce sont deux îles très rapprochées, entre lesquelles se trouve un passage comparativement étroit, mais suffisamment grand à son extrémité nord pour abriter les bateaux pêcheurs et autres embarcations. Ces deux îles, y compris l'espace qui les sépare, ont à peu près un demi mille de largeur par trois quarts de mille de longueur. L'île Est est la plus grande, et on peut la reconnaître, vue de la mer, par une espèce de monticule accidenté qui se remarque à ses deux extrémités et vers le milieu, dans une direction N. E. et S. O. Cette île est plus à l'est qu'aucune autre, et pour cette raison elle a été trouvée l'endroit le plus propice pour y ériger un phare. La pointe ainsi choisie est à environ 350 pieds au nord-ouest de l'étiage ordinaire, et à environ 190 pieds au-dessus du niveau de la mer. Au sud-est de cette pointe, sa surface subit une légère pente sur une étendue de 50 pieds, qui devient ensuite subitement accidentée et précipitée jusqu'au bord de l'eau. Au nord-est, sa surface subit une inclinaison de 10 à 40 pieds sur des distances variant d'une dixième à un cinquième de mille, et à environ 300 pieds de cette pointe, dans une direction nord, il y a un lac d'eau douce d'une grande profondeur et dont l'étendue est d'au moins cinq acres. D'autres petits lacs et étangs ont été remarqués sur l'île, dans lesquels il y a abondance d'eau douce en tout temps de l'année.

L'île est principalement de formation granitique, et la partie inférieure est composée de granit de diverses couleurs, depuis le rouge foncé jusqu'au gris tendre. Plus haut, le roc paraît noir et coupé par de larges veines de quartz, et le long des côtés et au fond d'un ravin sur la partie nord-ouest de l'île, près d'une station de pêche, se voient de fortes masses de phonolite qui paraissent stratifiées, et il s'en trouve des blocs détachés de dimensions et de formes très propres à la construction. Les pointes les plus élevées et celle choisie comme l'emplacement des bâtisses projetées, sont d'une nature qui semble se décomposer par l'effet de la température, car l'on remarque à la surface des protubérances de forme irrégulière ressemblant assez aux cailloux qui se trouvent dans une couche d'argile durcie ; mais le sol est tout de même assez solide pour les fondations de n'importe quelle construction.

Il n'y a pas sur l'île de pierre de construction plus facile à préparer que le granit et le phonolite dont il vient d'être parlé. Ce dernier, cependant, conviendrait très bien à des travaux intérieurs, et l'autre à toute espèce de construction. Quoiqu'il en coûte beaucoup pour l'extraire et le préparer, le granit est reconnu comme possédant toutes les qualités de

la bonne pierre à bâtir, et l'on pense que son emploi dans un pareil lieu vaudrait mieux et coûterait moins que de transporter d'un autre endroit d'autres matériaux de construction, où leur débarquement, etc., donnerait lieu à beaucoup de difficultés et à de grandes dépenses.

Les remarques qui précèdent devant s'appliquer à plusieurs autres endroits dont il sera question, nous en parlerons, afin d'éviter les redites, plus au long dans le chapitre qui a pour titre : "Matériaux."

Je tiens de bonne source que l'on peut avoir du sable à la rivière St. Charles, située à 15 milles environ à l'ouest, et que l'on y trouve aussi en abondance du menu bois, qui sert de combustible aux pêcheurs ; mais, d'après ce que j'ai pu savoir, il ne s'en trouve pas qui soit propre à la construction.

Au lieu ci-dessus indiqué, une tourelle de 50 pieds de haut dominerait tous les points de la direction que prennent les navires, et commanderait un horizon d'au moins 21 milles nautiques. Elle serait à 22½ milles du phare de la pointe sud-ouest de Belle-Ile, et à 18 milles de l'extrémité N. E. de cette île. Si un phare était érigé là, il serait un des mieux placés ; mais pour le distinguer de celui de Belle-Ile, il faudrait qu'il fût à feu tournant.

A mon avis, et pour les raisons qui seront données ci-après, un phare sur cette île serait d'un aussi grand service aux marins que sur l'extrémité nord-est de Belle-Ile.

EXTRÉMITÉ NORD-EST DE BELLE-ILE.

Durant les gros vents de n'importe quelle direction, il est impossible d'attérir sans danger à l'extrémité nord-est de cette île, même après que la tempête a cessé, car les vagues s'y maintiennent encore longtemps dans toute leur force ; mais après quelque temps de moyen calme, les petites embarcations abordent sans difficulté à l'anse des lacs Noirs, laquelle est formée par deux pointes basses convergentes à l'extrémité de cette île, et que l'on dit être souvent fréquentée par les bateaux pêcheurs pendant le plus grande partie de l'été. Dans le cas où cette pointe serait choisie comme station de phare, il pourrait y avoir divergence d'opinion quant à la position qui serait la plus avantageuse, c'est-à-dire s'il devrait être placé principalement à l'avantage du passage nord, qui est celui que les navires prennent de préférence pour entrer dans le détroit, où le courant se jette pour sortir sur le côté sud de l'île, ou bien s'il devra l'être de manière à commander le plus grand rayon aussi dans une direction est. S'il ne s'agissait que d'obtenir ce premier résultat, la Pointe Nord ou la Pointe à la Misère serait le lieu qu'il conviendrait de choisir.

Mais si l'on construit un phare à cette extrémité de l'île, il devrait être, selon moi, placé de manière à rendre le plus de service possible aux navires allant dans toutes les directions. Ce serait le moyen de faire disparaître le besoin d'un phare sur l'île à la Bataille, car comme phare de mer, il serait là dans une position plus avantageuse, c'est-à-dire au moins à 10 milles plus à l'est dans la direction de la mer. Dans cette idée, il a été choisi un site pour la bâtisse nécessaire, à l'extrémité N.-E. de l'île, et à 360 pieds environ au-dessus du niveau de la mer. La Pointe à la Misère est à peu près de la même hauteur, dans une direction ouest-nord-ouest de cette île, et une continuation de la même ligne passerait près de l'île aux Alouettes.

Un phare à cet endroit pourrait être vu du passage nord, par un navire à destination de l'étranger, peu de temps après avoir vu disparaître le feu du phare de la pointe sud-ouest, et une fois qu'il en serait éloigné de 5 ou 6 milles, vis-à-vis le milieu de l'île, les deux feux pourraient être vus à la fois.

Ainsi, le but que l'on voulait atteindre pour le chenal nord au moyen d'un phare sur la pointe nord, le serait tout de même sur le lieu choisi, et là ce phare se trouverait plus près d'un récif qui s'étend à deux milles dans une direction N.-E. depuis l'île, et que par conséquent il indiquerait d'une manière bien plus certaine. Malgré que cela soit comparativement de peu d'importance, l'on peut aussi ajouter que cet endroit serait d'un accès plus facile que l'une ou l'autre pointe désignée, pour le transport des matériaux et provisions au lieu de débarquement, transport qui ne pourrait se faire qu'à de grands frais.

De l'anse on peut faire un chemin, à peu de frais comparativement, jusqu'à une hauteur de 220 pieds environ au-dessus de la mer, en suivant un étroit ravin qui s'élève graduellement dans une proportion d'un sur cinq ou six pour les premiers 75 pieds d'ascen-

sion, et alors sa largeur augmente et mesure environ 45 pieds au fond, avec une pente d'un sur neuf ou dix pieds, qui se continue jusqu'à la hauteur ci-dessus indiquée.

Bien qu'escarpée à des endroits et généralement accidentée, la partie supérieure peut être facilement gravie en suivant une direction détournée et le long de laquelle il pourrait être fait un chemin praticable à peu de frais.

Quoique, à l'extrémité de l'île, il y ait peu d'autres choses à voir que d'énormes masses de roches nues séparées çà et là par de profondes gorges, l'aspect vers l'intérieur est changé par un groupe de petits côteaux en forme de cônes et des vallées unies, et où l'on peut voir de petites étendues couvertes de grosse herbe courte et de bruyères, dans quelques lieux abrités. A l'exception de la mousse donc le roc est couvert, ce sont là les seuls indices de végétation qu'il y ait; mais à tout prendre, ce lieu est d'un aspect beaucoup plus gai qu'à l'extrémité sud.

Le roc est d'une nature granitique, et d'un gris tendre à sa partie inférieure; mais il prend une couleur plus foncée vers la partie supérieure. Dans plusieurs des ravins, l'on a trouvé des masses de diorite, et il s'en trouvait parmi des blocs de belle forme.

A environ 160 pieds plus bas et à 900 pieds du site projeté, il y a dans un ravin un filet d'eau douce, et avec la pierre dont il est parlé plus haut, c'est là tout ce que l'île peut fournir pour les constructions nécessaires.

L'on peut avoir du sable de mer dans la baie du Château, à environ 24 milles de la côte du Labrador.

Une tour de 40 pieds de haut, et des maisons pour les gardiens, sont tout ce qu'il faut pour atteindre l'objet désiré.

Un phare à cet endroit devant empêcher d'en mettre un sur l'île à la Bataille, il devrait être de premier ordre et à feu tournant pour le distinguer du phare actuel à lumière blanche fixe, placé à l'extrémité sud-ouest de l'île.

CAP BAULD.

Les avantages qui, selon ceux qui demandent un phare en cet endroit, devaient en découler se trouvent déjà obtenus par le choix d'une position plus avantageuse à l'extrémité sud-ouest de Belle-Île; mais comme j'ai visité ce cap, j'en fais une courte description pour satisfaire à mes instructions.

Le cap est un promontoire bien connu qui se voit sur la pointe nord de l'île Quirpon, et forme l'extrémité nord-est de la côte de Terre-Neuve. Il est situé à 14 milles au sud de Belle-Île et à 18 à l'est du cap Normand.

Le lieu considéré le plus propre à recevoir les constructions, dans le cas où il serait décidé d'y placer un phare, est la pointe la plus élevée et la plus au nord du cap, à 50 pieds en arrière du bord de la falaise, nord-est 750, et sud 500 pieds de l'étiage, et à environ 240 pieds au-dessus du niveau de la mer. A 800 pieds à l'intérieur elle atteint une élévation de 330 pieds au-dessus de la mer. Les côtés nord et ouest peuvent être gravis sans danger, mais ils sont très accidentés. A l'est se trouve une grande baie bornée par la Pointe Fendue. Dans cette direction, la pente est moins rapide, mais il s'y rencontre des abîmes profonds qui rendent la montée difficile, et que l'on ne peut éviter qu'en faisant une course en zig-zag qui fait plus que tripler la distance. L'on pourrait, cependant, faire un chemin praticable de ce côté à un dixième des frais qu'il occasionnerait sur l'un des deux autres.

Le sol est une formation de pierre calcaire stratifiée d'une nature extrêmement grossière, surtout pour les premiers 50 ou 60 pieds, qui s'est beaucoup ressentie de l'effet du temps, car l'on en voit de grandes masses le long de la falaise qui sont en partie décomposées; mais une pierre plus dure et meilleure se trouve plus bas, et quand elle est cassée, la couleur de la fracture de cette pierre ressemble à celle du granit d'un gris foncé; d'où l'on peut conclure que l'on peut trouver dans le voisinage de la bonne pierre en abondance.

Il y a quelques petits lacs d'eau douce à une petite distance du lieu choisi, et à peu près à la même hauteur, et une source a été trouvée dans le voisinage immédiat. L'on dit que le sable de mer est abondant au havre de Noddy ou Quirpon, à 4 ou 5 milles de distance.

LE CAP NORMAND.

Ce cap est, à l'exception de l'île de Quirpon, la partie la plus septentrionale de Terre-neuve ; vu du côté de l'est, il paraît s'avancer dans la mer, mais du côté de l'ouest, on peut à peine le distinguer de ce qu'on appelle la côte "droite." La surface en paraît presque plane et assez élevée.

Le phare de l'extrémité S. O. de Belle-Ile se trouve éloigné de 24 milles du cap N. E. $\frac{3}{4}$ E. Celui de la Pointe Amour s'en trouve à 36 milles vers l'ouest par $5\frac{1}{2}$ sud, et la côte opposée du Labrador se trouve à 14 milles.

Pour garantir l'heureuse et facile navigation du Détroit l'on ne pourrait, selon moi, choisir un point plus avantageux que le cap Normand pour la construction d'un phare. Tous les marins de distinction avec qui j'ai eu occasion de m'entretenir sur ce sujet, admettent qu'en fait d'importance, ce phare ne le céderait qu'à ceux déjà construits. Ce fait deviendra évident pour tout le monde, si l'on remarque que dans un temps assez clair un navire, depuis son entrée dans le Détroit par l'un ou l'autre côté, se trouverait constamment en vue et sur la ligne de l'un ou de l'autre phare, et que l'on pourrait par là toujours déterminer avec exactitude sa position relative.

Le lieu choisi est sur la partie la plus septentrionale et la plus élevée du cap, à 80 pieds au sud d'un précipice presque perpendiculaire de 60 pieds de hauteur, et d'environ 400 pieds de longueur de l'est à l'ouest. Il se trouve à 90 pieds à l'ouest d'un rocher fort remarquable et très élevé, contre lequel viennent battre les flots et qui, vu à peu de distance, ressemble aux restes d'une grande construction en ruines. Immédiatement au sud l'on voit une petite étendue de sable d'à peu près 50 pieds carrés et de 8 à 12 pouces de profondeur, et recouvrant le roc. Ce sable est cependant trop fin pour être employé à la construction. Vers le sud, à environ un quart de mille, il y a un morceau de terre de plusieurs arpents en superficie qui paraît être de bonne qualité et bien abrité, ce qui, comme jardin, pourrait être d'un grand secours aux gardiens. De tous les lieux que nous ayons visités, celui-ci est le seul qui convienne à un tel projet.

Il y a dans le voisinage quelques étangs d'eau douce qui pourraient donner assez d'eau pour l'usage ordinaire. Il paraît que l'on trouve du sable de mer à quelques milles plus à l'est, dans la baie du Pistolet.

Toute cette partie de la côte renferme de la pierre calcaire. La partie supérieure, exposée aux avaries du temps, spécialement sur le cap, présente une surface excessivement rude et minée par l'eau et le mauvais temps. Il faut cependant en excepter une longueur d'à peu près 400 pieds sur le point le plus escarpé, qui est aussi saine que si elle ne venait que d'être exposée aux injures du temps. La partie inférieure est formée de diverses couches régulières de 8 à 30 pouces d'épaisseur. Cette pierre est d'un bleu foncé, saine et aussi bonne pour bâtir que la plupart des pierres calcaires. Elle peut être facilement tirée, taillée et transportée sur les lieux.

On pourrait y placer une tour de 75 pieds de hauteur avec un phare de "troisième ordre," à feu tournant ou à éclipses, afin de le distinguer de ceux de la Pointe Amour et de Belle-Ile, qui sont à feu fixe.

Comme des personnes, prétendant connaître les lieux et le besoin de la navigation, ont déjà fait des sollicitations auprès du gouvernement pour la construction d'un phare sur les îles *Greenly* et *Wood*, j'ai visité ces deux îles et je me suis bien assuré de leur position relative. Et quoique, selon moi, il n'y ait de nécessité de construire un phare sur aucune d'elles, à moins que ce ne soit pour favoriser la pêche et le commerce fort limité de la côte qui se fait entre ces lieux et la baie Bradore,—surtout si l'on choisissait pour l'érection d'un phare la Pointe Féréol sur la côte opposée du détroit,—je vais cependant donner une courte description de ces lieux.

L'ÎLE GREENLY.

Cette île se trouve à l'entrée du golfe du côté du Labrador à environ 13 milles O. S. O. de la Pointe Amour, où il y a déjà un phare. Elle se trouve à au moins un demi mille au nord d'un passage qui est entre elle et l'île Wood. Elle est basse et stérile ; son étendue est d'à peu près $\frac{3}{4}$ de mille en tous sens.

Le lieu désigné, dans le cas où l'on y élèverait un phare, est près de l'extrémité S. E. de l'île, sur un plateau élevé de 50 pieds au-dessus du niveau de la mer, et sur lequel le roc est recouvert d'environ trois pieds de sable. Il est à environ 650 pieds à l'ouest et à 500 pieds au nord de la marque des hautes eaux ; et à 300 pieds au nord la surface il s'élève d'au moins 30 pieds plus haut ; mais un phare placé assez au nord pour se trouver sur ce terrain élevé serait éclipsé à l'est par l'île Wood.

Cette île est toute formée de grès rouge d'un grain très fin que l'on trouve en blocs de toute grosseur et de toute forme, propre à bâtir. Le sable d'eau salée, d'un grain tranchant et angulaire, y abonde. Il y a aussi de nombreuses sources d'eau douce sur diverses parties de l'île.

L'ILE WOOD.

Cette île se trouve plus au sud à environ un mille de l'île Greenly. Elle a à peu près un mille de largeur de l'est à l'ouest et près de deux milles de longueur. Ses productions végétales ne consistent guère qu'en mousse et en grosses herbes.

La pointe S. O. de l'île s'élève à environ 50 pieds au-dessus du niveau de la mer, et s'incline graduellement vers le nord de 80 pieds, sur une distance d'environ 800 verges ; de là vers le nord-est la surface s'élève au moins à 200 pieds de plus.

Cette île, de même que celle de *Greenly*, est formée de grès. Le sable y abonde également, mais l'eau douce paraît s'y trouver en moindre quantité.

LA POINTE FÉREOL.

Cette pointe s'avance sur le côté de Terre-neuve du golfe, près de l'entrée ouest du détroit. Elle est située au S. S. O., à 28½ de la Pointe Amour, 21¼ de l'île *Greenly*, et au N. E. par E, à 22 milles de la Pointe Riche. Le terrain en est plat et de hauteur moyenne, mais il ressort avec prééminence et de loin l'on dirait une île. Cette pointe est cependant unie à la terre ferme par une langue de terre fort étroite, qui sépare la baie de St. Jean de celle de la Nouvelle Féréol.

A quelque distance du rivage elle est garnie de pruches et autres arbres dont quelques uns sont d'assez bonne taille, mais, en général, ils sont petits et rabougris ; les sources d'eau douces abondent à l'intérieur.

Le lieu désigné comme le plus propre à l'érection d'un phare sur cette pointe, est à 55 pieds au-dessus du niveau de la mer ; à 200 pieds au sud de la ligne formée par l'eau haute, et à environ un tiers de mille de l'extrémité S. O. qui forme la côte N. E. de la baie de St. Jean. Il est peu éloigné de trois étangs d'eau douce, dont l'un n'a pas moins de 2½ arpents de surface. Vers le S. O. le terrain s'élève graduellement de 5 à 6 pieds et vers le N. E. il descend, et la côte s'étend vers la baie de la Nouvelle Féréol.

Cette Pointe consiste principalement en pierre calcaire d'un bleu foncé ; la surface là où elle est exposée est très avariée. Cependant le roc étant de bonne qualité, il y a tout lieu de croire que l'on trouvera facilement, à quelques centaines de pieds en arrière de la mer, de la pierre saine et durable et de dimensions propres à la construction.

Sur quelques parties isolées du rivage on a découvert de petites étendues de sable, mais peu propre à bâtir. Cependant des pêcheurs qui demeurent à l'est de la pointe, m'ont dit que le sable d'eau salée se trouvait en abondance dans les deux baies de Ste. Marguerite et de St. Jean.

Je suis d'opinion (et beaucoup de marins intelligents sont de la même opinion que moi) qu'une tour de 85 pieds de hauteur, garnie d'un phare de second ordre, y serait plus utile et plus nécessaire pour la sûreté de la navigation, qu'en toute autre place que l'on pourrait choisir sur l'extrémité ouest même ou près de cette extrémité du détroit de Belle-Ile. L'on verra ci-après ce qui distingue ce lieu.

La construction d'un phare de premier ordre près de l'extrémité S. O. de Terre-neuve, comme guide pour les navires passant par l'entrée sud du golfe St. Laurent, a toujours été regardée par les marins et autres plus ou moins familiers avec cette route, comme une des plus importantes que l'on puisse faire. C'est pourquoi j'ai cru devoir examiner toutes

les diverses places de la côte, qui ont de temps à autre été recommandées comme points à choisir pour cet objet. Nous allons toutes les passer en revue dans l'ordre suivant.

LE CAP ANGUILLE.

Ce cap forme la pointe S. O. de la baie St. George ; il est situé à 18 milles N. $\frac{1}{2}$ E. du cap Ray. Son sommet, élevé à pas moins de 550 pieds au-dessus du niveau de la mer, est fortement boisé par une variété d'arbres, ordinairement de petite venue, mais non rabougris, comme le sont généralement tous ceux de la partie nord de la côte.

Le côté de la baie est escarpé et nu, sur une hauteur de 250 à 300 pieds au-dessus de l'eau. Vers l'ouest le terrain s'élève graduellement jusqu'à ce qu'il redescende vers le sud-est, laissant une surface plane triangulaire de terrain bas le long du rivage, augmentant en longueur vers la rade de *Cod Ray*, située à environ 2 milles du cap.

Dans le cas où l'on déciderait d'élever un phare sur cette partie de la côte, on a examiné deux places, dont l'une et l'autre présente un site favorable.

L'une est sur la point S. O. du plateau mentionné plus haut, qui quoique n'étant élevée que de 25 pieds au-dessus du niveau de la mer, est plus près de la mer qu'aucun autre lieu que l'on pourrait choisir.

L'autre, à l'extrémité du cap, s'élève à environ 250 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Un phare placé au premier lieu mentionné aurait l'avantage d'être plus accessible, et moins exposé à être obscurci par le brouillard, que sur le point le plus élevé du cap. Mais ce dernier point aurait plus de surface, et sous ce rapport on pourrait facilement le regarder comme le site le plus avantageux. Au reste il n'y aurait que peu ou point de différence dans les frais de l'une ou de l'autre place, car le plus de hauteur de la tour sur le terrain le moins élevé serait suffisamment compensé par le travail qu'il y aurait à faire pour établir un chemin qui conduirait sur le terrain le plus haut.

Ce lieu, comme nous l'avons déjà dit, est sur l'extrémité du cap; comme il se trouve sur un petit terrain plat, près de la partie nue, sur le versant de la montagne, on l'aperçoit facilement et il est remarquable à distance par sa forme triangulaire, sa couleur d'un vert brillant et sa figure uniforme.

Une tour de 35 à 40 pieds que l'on élèverait là répondrait à tous les besoins. Une bonne lumière dans l'état ordinaire de l'atmosphère pourrait être vue d'un navire à au moins 25 milles de distance.

Un chemin avec 1 sur 4 ou 5 d'inclinaison pourrait y être fait, quoique à grands frais. On pourrait le faire en zig-zag le long du côté S. O. du morceau de verdure dont on a parlé plus haut.

Le bois pour le chauffage et autres besoins y abonde, et l'on y trouve plusieurs petits ruisseaux d'eau douce éloignés d'un demi mille à un mille du lieu désigné.

La partie inférieure du cap est formée de granit d'un gris clair et à grain fin, très pre à la construction. Il y a du sable d'eau salée en abondance dans la baie St. George et l'on dit qu'il y en a aussi dans la rade de *Cod Ray*.

LA POINTE ENRAGÉE ET L'ILE AU CANARD.

Cette pointe est basse et nue, et l'on peut difficilement la distinguer des autres parties de la côte avant que l'on en arrive bien près. Du côté de l'est, la baie Rocheuse la fait paraître plus élevée. A l'ouest il n'y a rien de remarquable, excepté la même côte inégale qui se prolonge vers le N.-O. à une distance d'environ $\frac{3}{4}$ mille où le roc disparaît; de là au cap Ray, le rivage est formé de sable, tantôt présentant une plage basse et unie, tantôt des bancs élevés; il entoure une baie profonde, où l'on prétend que les vaisseaux viennent quelquefois se mettre à l'ancre.

La pointe est située à environ 4 $\frac{1}{2}$ milles au S. S. E. Elle paraît comme si elle était à l'intérieure lorsqu'elle est vue de la ligne qui va de là à l'île au Canard. Cette dernière île est au Sud-Est, à environ 1 $\frac{1}{2}$ mille de la Pointe Enragée, et à quelques milles de distance on peut facilement la prendre pour cette Pointe elle-même.

Ceci explique pourquoi on a recommandé cette pointe comme propre à ériger un phare

mais quoique ce soit le point le plus saillant de la terre ferme, cependant lorsqu'on y est, il paraît être sur la ligne de l'île au Canard à la côte est, et il semble qu'un phare y serait éclipsé près du rivage, à l'est, par les hautes îles au sud de la Grande Baie.

Cette pointe est élevée d'environ 25 pieds au-dessus du niveau de la mer et elle est formée de granit à larges veines de trapp. La surface en est très rude et irrégulière, à l'exception d'un espace de 40 pieds carrés, à 150 pieds du bout de la pointe. Cet espace est regardé comme le meilleur site pour le cas où l'on voudrait y placer un phare. Le voisinage renferme plusieurs sources d'eau douce.

Il me semble néanmoins que l'île au Canard est le meilleur point de tout le voisinage pour y placer un phare. Il ne pourrait y être éclipsé d'aucun côté pour les vaisseaux entrant dans le Golfe, et il ne pourrait être éclipsé pour ceux qui en sortiraient que par le cap Ray.

Cette île est aussi formée de granit d'un gris clair et à grain fin, propre à la construction.

Elle a 10 à 12 arpents de superficie, et est couverte d'une mousse épaisse entremêlée çà et là de grosses herbes. L'on y a découvert quelques sources d'eau douce, mais aucunes d'elles ne sont assez abondantes pour les utiliser; l'on pourrait cependant les augmenter à peu de frais de manière à ce qu'elles pussent fournir assez d'eau pour l'usage ordinaire.

L'on trouve du sable d'eau salée dans la baie Rocheuse, dont l'île fait partie.

L'endroit désigné pour la tour et les bâtisses nécessaires, en cas que l'on choisisse ce lieu pour ériger un phare, se trouve sur une surface plane près du côté S. E. de l'île à 25 pieds au-dessus du niveau de la mer, à 300 pieds du bord de l'eau, et à 300 pieds à l'est d'une petite baie, d'une largeur de 150 pieds, profonde à l'intérieur, mais dont l'entrée est obstruée par des rochers aigus.

CAP RAY.

La pointe la plus avancée de ce cap a environ deux tiers de mille de large et court de l'est à l'ouest. Elle est unie et découverte, à l'exception du côté S. O. et d'une partie du centre, où se trouvent comme étouffés les uns contre les autres une multitude de sapins chétifs et rabougris. A quelque point de vue que l'on se place, l'aspect du Cap, adossé à la terre dans la direction nord, est vraiment remarquable. Il s'aplatit un peu en descendant au rivage; mais à deux milles, il s'élève tout à coup en un cône, appelé Pain de Sucre, de 600 pieds de hauteur. Un peu plus au nord, il forme une montagne encore plus haute; vue du N. E. elle semble presque perpendiculaire et couronnée par un plateau uni. Entre cette montagne et le gros "Pain de Sucre," on aperçoit deux autres cônes séparés moins élevés: par un temps clair, on peut les voir à une grande distance.

Le site choisi et désigné comme offrant le plus d'avantages à l'érection d'un phare se trouve au centre et sur la partie la plus élevée du cap, à 85 pieds du niveau de la mer, à 1,000 pieds au nord de la plus haute marée, et, comme nous l'avons déjà dit, il est couvert de sapins rabougris. La cime du "Pain de Sucre Est" va du N. E. au N.

Tout le cap est de formation granitique; aux endroits plats, il est généralement recouvert de deux ou trois pieds de terre. Le grain serré de la pierre la rend très propre aux constructions. On peut s'y procurer de la bonne eau au moyen des ruisseaux qui coulent non loin de là. On trouve du sable de mer dans la baie creusée sur le côté N. E. du Cap.

Après ce que je viens de dire des divers endroits qui ont été explorés sur cette partie de la côte, je propose respectueusement que dans le cas où l'on devrait élever deux phares, l'un soit construit ou sur l'île au Canard ou à la Pointe Enragée, et l'autre sur le Cap Anguille. Si, au contraire, un seul paraissait suffisant aux besoins de la navigation, je n'hésite pas à déclarer que le Cap Ray est la position la plus avantageuse.

On peut dire, il est vrai, qu'on ne se souvient pas que des naufrages ou des désastres de cette nature aient jamais eu lieu dans le voisinage immédiat du Cap Ray, mais qu'au contraire ils ont abondé sur la côte à l'extrémité est de la Pointe Enragée et dans la Baie St. George, et qu'en conséquence les phares devraient être élevés sur ces deux sites.

A cette objection, il est facile de répondre en disant qu'un phare sur le Cap Anguille en serait d'aucune utilité à un bâtiment en retour, tant qu'il ne serait pas rendu vis-à-vis le

Cap Ray ; de plus, que les naufrages qui sont arrivés dans la Baie St. George ou auprès peuvent être mis avec autant de raison sur le compte des capitaines des bâtiments qui hésitent à serrer de près les Iles aux Oiseaux, que sur toute autre cause ; voulant parer de loin ces écueils fameux, ils se dirigent trop au nord, et alors il arrive que dans les cas de gros temps et de brume, aussi bien qu'à la haute marée, il est impossible de constater d'une manière exacte la position d'un bâtiment. Quelquefois, aussi, dans ces circonstances, le passage de la Baie St. George est pris pour celui du sud du Cap Ray.

On croit généralement parmi les marins que des désastres de cette nature seraient moins fréquents s'il était élevé un phare sur les Iles aux Oiseaux ; alors, les bâtiments allant en Canada ou en revenant pourraient suivre en droite ligne leur route qui se trouve à une distance considérable au S. O. de la Baie St. George.

On peut dire par rapport à l'érection d'un phare sur la Pointe Enragée ou auprès que malgré qu'il y serait d'une grande utilité pour les parages de l'Est, il n'en serait pas de même pour les vaisseaux qui prennent la mer, surtout dans la direction du nord de leur course, car alors le phare disparaîtrait derrière le Cap Ray. On croit donc que s'il était élevé sur ce dernier endroit, il serait d'un avantage beaucoup plus général.

ILE ST. PAUL.

Il a été donné à entendre que le phare élevé à l'extrémité S. O. de cette île pourrait être placé dans une bien meilleure position ; c'est pourquoi l'endroit a été exploré afin d'y constater la nature et la condition des travaux. Ce qui suit en est un léger aperçu.

La tour est construite en bois, de forme octogone et revêtue entièrement d'une couverture en bardeaux peinte en blanc : elle a 22 ans d'existence. La lumière est à rotation et l'appareil est construit sur le principe catadioptrique : il est en bon état, paraît bien tenu et fonctionne très bien.

Attachée à la tour, se trouve aussi une cloche de brume mise en mouvement par un mécanisme d'horloge : elle a été sonnée en ma présence, mais un bâtiment mouillé à $1\frac{1}{2}$ ou 2 milles de là n'a pu l'entendre.

Réflexion faite, je pense que les frais de descendre et de remonter ensuite l'appareil lumineux, seul objet dont on peut tirer quelque parti, équivaudront au prix d'un neuf, sans compter l'inconvénient de changer de place un phare établi depuis si longtemps et si bien connu des marins.

ILES AUX OISEAUX:

Ces bancs de roche dangereux sont situés dans le golfe St. Laurent presque sur la route directe des bâtiments allant au Canada ou en revenant, par le chenal S. O. de Terre-Neuve.

On recommande généralement aux bâtiments qui les passent de se porter à l'est ; cependant il n'est pas rare que des bâtiments passent entre ces rochers et l'île Bryon, dont l'extrémité Est est à environ $10\frac{3}{4}$ à l'ouest de l'île N. O., ou de la Petite Ile aux Oiseaux ; la pointe est des îles de la Magdeleine en est éloignée de $16\frac{1}{4}$ milles.

Le temps s'étant mis au calme quelques jours avant notre visite dans cette partie du golfe nous fit espérer que nous aurions peu ou point de difficultés à attérir sur le plus grand de ces îlots ; mais à peine eûmes-nous dépassé l'île St. Paul qu'une brise s'éleva et devint de plus en plus forte à mesure que nous approchions : nous résolûmes alors de nous diriger sur l'île Bryon, où nous mîmes à l'ancre le lendemain. Le vent tomba durant la nuit et nous appareillâmes pour les Iles aux Oiseaux ; mais la mer, comparativement calme à une petite distance, les battait avec tant de furie que nous ne pûmes les approcher qu'à une distance de 80 ou 100 pieds de chaque côté. Ce que voyant, nous crûmes mieux de faire telles observations que les circonstances le permettaient, sans attendre plus longtemps pour y attérir, surtout après qu'on nous eût informés qu'il pourrait se passer des semaines avant que la chose pût être possible.

L'amiral Bayfield décrit ainsi ces îlots dans ses tracés de route maritime :

“ Les Iles aux Oiseaux sont une pierre grossière formée de grès rouge ou conglomérat, à lits légèrement inclinés vers le S. O., et constamment minés par l'action de la

“ mer. Elles ne présentent de tous côtés qu’une falaise à pic : on peut cependant y parvenir
 “ par un ou deux endroits, mais avec la plus grande difficulté ; encore, ne peut-on y attérir
 “ que dans les temps calmes. Chaque saillie ou fissure de ces falaises est garnie d’oies sau-
 “ vages : la cîme des deux îles en est littéralement couverte. Le plumage blanc de
 “ ces oiseaux donne aux roches l’apparence d’être couronnées de neige et les rend visibles au
 “ moyen d’une lunette de nuit, par un clair de lune, d’une distance de 7 ou 8 milles.

“ Les deux îles sont l’une à l’autre N. N. O. $\frac{1}{2}$ O. et S. S. E. $\frac{1}{2}$ E. ; une distance
 “ de 700 brasses les sépare. Un passage suffisant pour un bateau se trouve formé entre
 “ elles deux par un affaissement de rocs. Celle qui est le plus au sud-est est la plus large et la
 “ plus élevée, quoiqu’elle n’ait que 200 brasses de long, et guère plus de 140 pieds au-
 “ dessus du niveau de la mer.”

On peut ajouter à cette description de la plus grande île que les côtés ouest et nord, vers le N. E., sont les parties les plus élevées (à peu près 140 pieds au-dessus du niveau de la mer) ; l’angle S. O. est de 30 à 40 pieds plus bas ; et le plateau monte un peu et est couvert de mousse verte ou de court gazon. En quelques endroits autour du pied de l’îlot, sont de larges blocs de pierre de nature et d’apparence semblables aux côtés du précipice : l’eau en recouvre quelques uns.

La partie la plus élevée des côtés s’incline en arrière de 40 à 50 pieds, et la plus grande inclinaison se trouve immédiatement à la cîme ; mais sur le côté N. E., à partir d’une échancrure de 30 à 35 pieds de profondeur, et d’environ 160 pieds de largeur, le roc paraît presque perpendiculaire. Au coin S. O., qui semble l’endroit le plus accessible, la rampe est moins abrupte qu’ailleurs ; les couches de pierre s’échelonnent les unes au-dessus des autres de façon à rendre leur ascension bien moins difficile que d’y aborder.

Le roc, quoique formé de grès, semble très dur ; néanmoins, le battement incessant de la vague le mine peu à peu : d’un autre côté, la surface solide et polie des parties inférieures des côtés indique que cette action de la mer est très lente.

Le plateau est tout-à-fait nu ; ceux qui l’ont gravi disent qu’on ne peut s’y procurer d’eau douce que celle que la pluie amasse dans les crevasses du rocher.

Enfin, il s’y présente toute espèce de difficultés au débarquement des matériaux nécessaires à l’érection d’un nouveau phare, et malgré tout ce qu’on pourra faire pour faciliter cet objet, l’endroit n’en sera pas moins accessible que durant un calme prolongé, généralement très court et toujours incertain dans ces parages où les grosses mers accompagnent ou suivent les temps de calmes plats. Malgré ces difficultés et les délais inévitables qui s’en suivront, je suis cependant d’avis qu’en prenant les moyens nécessaires, et avec un nombre suffisant de vaisseaux bien conduits, on parviendrait à bâtir un phare sur l’îlot S. E.

Tous les capitaines et patrons de bâtiments avec qui j’ai eu occasion de parler du sujet, ont exprimé leur opinion que l’érection et l’entretien d’un bon phare en cet endroit seraient d’une plus grande utilité pour la navigation que n’importe lequel bâti sur la route océanique du St. Laurent.

Tous conviennent de plus que la crainte de serrer de trop près les Îles aux Oiseaux a causé dix fois plus de naufrages et de désastres que ceux que ces écueils ont eux-mêmes produits ; en d’autres termes, le plus grand nombre d’accidents de cette nature qui ont lieu sur les îles Bryon et de la Magdeleine, et sur la côte occidentale de Terre-Neuve, peut être attribué au désir des capitaines de bâtiments de s’éloigner de ces dangereuses roches.

Les naufrages, etc., dont la liste est ci-jointe, ont eu lieu entre les années 1845 et 1857 ; nous devons ce document à M. Wayght, qui lors de notre visite résidait sur l’île Bryon.

10	bâtiments naufragés (avec leurs noms)	- - - - -	} A la hauteur de l’île Bryon.
1	do	jeté à la côte, mais remis à flot en 24 heures	
2	do	abandonnés en mer	
6	do	naufragés	
4	do	do	Des Îles de la Magdeleine.
			Des Îles aux Oiseaux.

On se tromperait cependant si l’on croyait que cette liste donne le chiffre complet des désastres qui ont eu lieu durant cette période ; car il n’y a pas de doute qu’il y a eu des naufrages à la même époque sur la côte occidentale de Terre-Neuve, et dont plusieurs, peut-être, n’ont laissé aucune trace.

Sans prétendre dire jusqu'à quel point de tels accidents seraient évités par l'érection d'un phare et de signaux nécessaires sur les Iles aux Oiseaux pour les temps de brume et les tempêtes de neige, on peut cependant conclure qu'ils seraient considérablement diminués. Par là, non seulement la confiance dans la navigation du St. Laurent s'accroîtrait de manière à diminuer les taux d'assurance sur les bâtiments et la cargaison, mais encore ce serait prendre en mains la cause autrement importante de l'humanité, en éloignant les périls auxquels les vaisseaux de toute espèce sont exposés. On pourrait alors sauver un grand nombre de personnes en danger de se noyer, ou ce qui est encore pis, en proie à une mort affreuse, celle de périr de faim à bord d'un bâtiment échoué.

Les obstacles sérieux qui se présentent, les frais requis pour les préliminaires, l'entretien futur d'un phare sur les Iles aux Oiseaux, voilà autant de questions qui demandent un examen préalable pour se convaincre si un phare élevé sur l'extrémité orientale de l'île Bryon ne remplirait pas le même objet.

Nous avons de bonnes raisons pour croire le contraire : il est même à craindre qu'un phare élevé sur quelque partie de l'île Bryon ne devienne la cause de la perte d'un grand nombre de bâtiments, au lieu de leur servir de moyen de sûreté. D'ailleurs, les signaux d'alarme indispensables dans les temps de brouillard et de brume, y seraient parfaitement inutiles, à moins qu'on ne prétende que l'étroit passage resserré entre cette île et les Iles aux Oiseaux est aussi sûr que celui qui se trouve à l'est de ces dernières ; mais cette opinion n'est admise et recommandée par aucun marin, pas plus que par l'Amiral Bayfield ni aucun autre hydrographe, à ma connaissance.

Cette question n'en est donc plus une ; et il est entendu que l'île aux Oiseaux S. E. est l'endroit propre à l'érection d'un phare.

C'est avec cette impression et en ayant présent à l'esprit toutes les difficultés d'une telle entreprise que je mets en doute s'il serait prudent ou même possible d'ériger des constructions ordinaires dans un endroit aussi éloigné et aussi isolé, où l'atterrissage des hommes, provisions et matériaux, serait exposé à tant de risques et de délais. Dans tous les cas, il ne peut y avoir de doute que le but pourrait être atteint plus vite et plus économiquement en construisant l'édifice en fer : on le monterait et on le finirait sur le chantier même de construction, puis on l'expédierait au lieu de sa destination en pièces faciles à transporter, et qui débarquées n'auraient plus qu'à être remontées et fixées au roc.

On devra aussi bâtir pour y loger le gardien et les effets une maison, soit en fer, soit en bois ; la première de ces constructions me semble préférable contre les accidents. Une tour de 25 à 30 pieds de hauteur suffirait pour faire apercevoir la lumière d'un pont de bâtiment à une distance d'un tiers de mille du roc.

Les objections qu'on élève généralement contre l'emploi du fer comme matériel de construction pour les phares, ne supportent pas l'examen en cette circonstance : la construction est basse, peu exposée dès lors aux agitations du vent ; se trouvant presque complètement en dehors des atteintes de la mer, elle ne pourra s'oxider que par l'action même de la température. C'est pourquoi de tels édifices, en de pareilles circonstances, peuvent être regardés comme constructions permanentes.

Les circonstances exceptionnelles de ce cas m'ont induit à faire ici ces remarques, bien qu'elles devraient se trouver sous le chapitre des "Matériaux."

ILE BRYON.

Comme je l'ai déjà dit, cette île est située à 10 $\frac{1}{2}$ milles S. O. de l'île aux Oiseaux N. A cette distance, elle se prolonge de trois milles plus au sud, et compte neuf milles au sud d'une ligne qui touche aux Oiseaux, passe à mi-chemin entre le cap Rosier et l'île d'Anticosti au N. O., et à 5 $\frac{1}{2}$ milles de l'île St. Paul au S. E. En d'autres termes, elle se trouve à une distance considérable au sud de la route des bâtiments qui laissent les Oiseaux en se dirigeant à l'ouest, comme le recommandent Bayfield et d'autres pour les gros bâtiments.

L'île n'a pas moins de quatre milles de long de l'est à l'ouest ; sa largeur varie d'un quart de mille à un demi-mille. Elle est formée de grès rouge et gris, dont une partie est très fragile, de nature schisteuse, et est couverte principalement, à une profondeur de 10 à 15 pouces, d'une argile rouge ocreuse. A quelques exceptions près, le roc forme tout autour de l'île une falaise à pic.

Les côteaux bas et successifs de l'intérieur sont en partie boisés de sapins et de peupliers ; les clairières se couvrent d'un gazon d'excellente espèce et offrent un bon pâturage.

M. Wayght, dont nous avons déjà parlé, a mis en culture une grande quantité de terre : il en retire de l'avoine de qualité supérieure, de l'orge, des pois et du blé de printemps, sans compter les produits de la laiterie, près de 100 moutons, etc., etc.

Dans le cas où cette île serait choisie comme site de phare, je considère que les avantages qu'elle offre sous le rapport des matériaux, des moyens d'approvisionner les ouvriers et dans la suite les gardiens, sont supérieurs à ceux d'aucun autre endroit sur toute la ligne de la côte visitée.

On a examiné en particulier les plus ou moins grands avantages qu'offraient deux sites. L'un d'eux est sur la pointe orientale de l'île et est à 60 pieds du niveau de la mer : c'est l'endroit le plus rapproché des Iles aux Oiseaux que l'on puisse trouver, mais il a le désavantage d'être caché par des sites plus élevés pour un bâtiment qui gagne l'ouest. Ceci tire peu à conséquence, si l'on considère que d'ailleurs il serait visible dans toutes les directions parcourues.

Le second est sur le côté nord de l'île, à environ 1½ mille de son extrémité est, et se trouve immédiatement au nord d'une petite anse où les bâtiments peuvent très bien mouiller et s'y abriter contre les vents nord et ouest. Ce point est à 200 pieds au-dessus du niveau de la mer et à un quart de mille de la marque de l'eau.

Elevé en cet endroit, un phare y serait visible à tous les points de l'horizon, comprendrait un plus vaste rayonnement que placé sur le terrain moins élevé de la pointe est : sous ces rapports, ce site est certainement le plus avantageux ; mais, d'un autre côté, il sera sujet à être enveloppé et caché par la brume.

Un bon phare érigé à l'une de ces deux places serait utile en maintes occasions ; mais, comme nous l'avons déjà dit, il serait loin de remplacer celui qu'on pourrait élever sur l'une des Iles aux Oiseaux.

Je signalerai surtout cette île comme l'endroit le plus rapproché, sinon le seul, où il sera possible à ceux qui construiront un phare sur les Oiseaux, aussi bien qu'aux gardiens, d'obtenir des provisions fraîches, légumes, etc.

GRANDE ÎLE MÉCATTINA.

Cette île est située sur la côte du Labrador, à 73½ milles au sud-ouest de l'île Greenly, à l'entrée occidentale du détroit de Belle-Île. Elle est éloignée d'au moins 2½ milles de la terre ferme, et l'espace intermédiaire est connue sous le nom de Rade de Mécattina.

Cette île est grande, complètement nue, et n'a pas moins de 500 pieds d'élévation au milieu. Elle est formée de granit traversé de profondes crevasses et dykes de trapp, qui, avec sa position relative à la terre ferme, présentent une apparence tellement remarquable qu'on la distingue facilement des autres parties de la côte.

À l'est et au sud, elle est entourée d'une quantité de petites îles et de rochers, dont les principales sont les îlots et rochers aux Pingouins et l'île Plate. Ces rochers constituant le principal danger dans ces environs, leur position relative fut examinée avec soin, et l'endroit choisi ensuite comme étant le plus avantageux pour y ériger un phare fut :

L'île Plate, qui est située à environ 3 milles en avant de la pointe sud de la Grande île Mécattina. Elle a environ trois quarts de mille de diamètre, y compris deux profondes échancrures sur les côtés est et ouest, qui forment des anses bien abritées et d'un accès facile pour les petits navires, surtout celle qui s'ouvre sur le côté N. O.

L'île, comme toutes les autres sur cette partie de la côte, est d'une nature granitique ; la roche est généralement rougeâtre, excepté sur le bord d'une gorge qui traverse l'île de l'est à l'ouest, où elle est d'une couleur gris pâle.

Elle est tout à fait stérile, à l'exception de quelques endroits abrités qui sont couverts d'une grosse herbe courte. L'on y a remarqué plusieurs étangs d'eau douce, généralement de peu d'étendue ; mais deux d'entre eux sont très profonds et paraissent devoir contenir de l'eau toute l'année.

On dit que le sable de mer est abondant à l'Anse au Sable, dans la Rade de Mécattina.

L'endroit choisi comme étant le plus propice à la construction des bâtisses nécessaires, est le point le plus élevé sur la côte S. O. de l'île, à 85 pieds au-dessus du niveau de la mer,

à 140 pieds au sud de la gorge mentionnée plus haut, 240 pieds au nord et 750 pieds au nord-est de la marque de l'eau.

Un phare sur cette île aurait l'avantage d'être presque à mi-chemin entre l'entrée occidentale du détroit de Belle-Ile et le phare que l'on se propose d'établir dans le voisinage du Cap Whittle, et se trouverait à environ cinq milles au nord d'une ligne tirée entre ces deux points.

Je crois qu'une tour de 50 pieds d'élévation, avec une lumière de "second ordre," suffirait à tous les besoins.

CAP WHITTLE.

Ce cap est sur le côté du Labrador du golfe St. Laurent, à 61 milles au sud-ouest de la Grande Ile Mécattina. C'est le point le plus saillant de la côte, et les rives de chaque côté sont comparativement basses, et présentent une ligne si peu accidentée, qu'à quelques milles de distance il est presque impossible d'en distinguer une partie de l'autre.

Au sud-ouest et au sud, en tournant à l'est, le cap est entouré d'une quantité innombrable de petites îles et de rochers, presque tous bas, et à peine perceptibles avant d'arriver sur eux,—ce qui, avec la direction des rives de chaque côté, rend cet endroit l'un des plus dangereux de cette partie de la côte.

Dans les instructions de navigation du golfe et du fleuve St. Laurent, préparées par l'amiral Bayfield, cet endroit est mentionné comme suit: "Il y a un grand nombre de petits rochers, au-dessus et au-dessous de l'eau, au sud et à l'ouest du cap Whittle. Les deux plus avancés, qui sont des rochers de mi-marée, sont éloignés du cap de 2 $\frac{1}{2}$ milles, et sont désignés sous le nom de rochers de Whittle. Tous ces rochers sont escarpés, et il y a de 20 à 40 brasses d'eau entre eux."

Relativement au "Récif *Southmakers*," il dit aussi:—"Ce dangereux récif occupe une position, à partir du cap Whittle (l'extrémité S. O. de l'île du Lac), S. E. $\frac{1}{4}$ E. 6 $\frac{1}{2}$ milles: mais les roches aux Cormorans sont situés directement entre eux, en laissant un chenal entre ces roches et le récif de près de 2 $\frac{3}{4}$ milles de large, etc., etc. Il n'y a pas de chenal entre les roches aux Cormorans, ou entre elles et l'île du Lac, excepté pour les petites embarcations dont les équipages connaissent parfaitement la position de chaque récif."

La position isolée et dangereuse de ce récif est cependant beaucoup plus apparente sur des copies agrandies des "cartes marines," que par aucune description qui puisse en être faite, et la chose est encore bien plus apparente lorsqu'on est sur les lieux et que l'on observe sa position relativement aux îles et aux côtes, desquelles il est éloigné d'au moins 3 milles, et considérablement à l'ouest. Il est si bas qu'on ne l'aperçoit que lorsqu'on y est arrivé, et de plus le danger s'accroît de ce qu'il est vis-à-vis une pointe où la côte change tout à coup de direction, et de S. O. se dirige presque franc ouest.

Le roc lui-même consiste en un *granit* compact, que l'action incessante des vagues a poli comme du verre. Sa surface a 130 pieds de long, 65 pieds de largeur à une extrémité, et 35 pieds à l'autre; environ 35 par 45 pieds à l'extrémité est sont presque d'un niveau parfait avec la surface, et lorsque je l'ai visité, cette partie était à 5 $\frac{1}{2}$ pieds au-dessus de l'eau; l'extrémité ouest est plus basse, et, entre les parties hautes et basses, il existe un goulet de 10 à 15 pieds de largeur, dont le fond était alors couvert d'environ 18 pouces d'eau.

D'après cette description du récif, l'on verra qu'il offre une surface assez étendue pour y construire un phare, et il est évident que si l'on en érigeait un en cet endroit, il servirait à indiquer les rochers et les îles qu'il faut éviter, ce récif étant lui-même le plus avancé dans la mer, et par conséquent le plus dangereux de tous.

Mais en même temps il est certain que toute construction placée dans une position aussi exposée, devrait être des plus solides, pour pouvoir résister au choc des vagues (qu'aucun rocher ne brise en avant) et des corps durs, comme les pièces de bois et les membrures que la mer pourrait lancer contre elle. Les matériaux devraient donc être d'une nature solide et compacte, en gros blocs bien adaptés et attachés ensemble, ainsi qu'au roc d'appui; enfin, il

serait indispensable de faire des travaux difficiles et dispendieux, à cause des difficultés de toutes sortes qu'il faudrait surmonter et que l'on s'imagine facilement.

Bien qu'il n'y ait aucune raison de croire que l'on rencontrerait des obstacles plus grands que ceux qui ont été vaincus ailleurs, dans des travaux semblables, il est cependant à craindre que la forte dépense qu'entraînerait une pareille construction, empêchera que l'on fasse l'octroi nécessaire pour l'entreprendre.

Sous ces circonstances, et vu que le grand nombre de promontoires, récifs et battures qui exigent autant de phares, tant sur le bord de la mer que pour la navigation intérieure, augmentent proportionnellement les dépenses d'un établissement qui ne produit aucun revenu direct, l'on peut douter de la convenance d'une telle dépense, sur une seule construction, surtout lorsqu'il n'est pas toujours essentiel à la sûreté des navires qu'un phare commandant un horizon visible de 20 à 24 milles soit placé sur le point extrême du danger.

En considérant le sujet sous ce point de vue, tant sur les lieux que plus tard, je crois que l'on peut atteindre au but désiré à beaucoup moins de frais, quoique, je dois l'avouer, d'une manière moins efficace sous quelques rapports, en plaçant un phare sur l'une des "Roches aux Cormorans," qui se trouvent à environ trois milles au nord-ouest du récif *Southmakers*.

Un certain nombre de ces îlots furent examinés, dont le premier fut—

Le *Cormoran du S. E.*, qui a 200 pieds de long par 70 de large en moyenne, et dont la partie la plus élevée est à 6 pieds au-dessus de l'eau, a 35 pieds de diamètre, et est presque unie. A d'autres endroits la surface est très irrégulière.

La *Roche aux Nids* est à environ mille pieds au N. O. du *Cormoran du S. E.* Elle a environ 150 pieds de long par 100 de large, et s'élève à 20 pieds au-dessus de l'eau, à l'extrémité S. E., et à 14 pieds à l'extrémité N. O.

L'on croit qu'un phare pourrait être érigé sur cet îlot à moins de frais qu'à tout autre endroit aussi avantageusement situé, que l'on pourrait choisir sur cette partie de la côte. Cependant, il est à environ 3 milles au N. O. du récif *Southmakers*, et à environ $\frac{3}{4}$ de mille au nord de ce récif. Bien qu'un phare en cet endroit n'indiquerait pas le récif avec autant d'exactitude que s'il était établi sur le récif lui-même, il indiquerait cependant, avec beaucoup plus de précision, les dangereuses Roches Whittle, qui se trouvent au moins à cinq milles à l'ouest. Je suis donc d'avis que l'on devrait choisir la Roche aux Nids comme site d'un phare dans cette localité, à moins que par une étude ultérieure, lorsqu'on serait sur le point de commencer les travaux, l'on ne découvre une position plus avantageuse.

La tour devrait avoir au moins 90 pieds de hauteur, afin que la lumière ait un grand rayon, et le bas devrait être fait avec des matériaux solides, bien cimentés, afin de pouvoir résister aux coups de la mer durant les tempêtes.

Le peu d'étendue de l'îlot empêcherait d'y construire les bâtisses nécessaires pour y loger un gardien; mais on pourrait facilement les construire, ainsi que le magasin principal, sur l'île Wapitagon la plus avancée, qui se trouve à environ $1\frac{1}{2}$ mille au nord, et en dedans de laquelle il se trouve un bon havre avec une entrée à l'est et à l'ouest. Cette île, ainsi que celles que j'ai visitées sur cette partie de la côte, est de granit.

On dit que l'on peut se procurer du sable dans la Baie Coacocho, à environ 7 milles à l'ouest du Cap Whittle. J'ai vu sur l'île Wapitagon quelques mares d'eau douce, dont quelques unes pourraient être agrandies, parce que les rivières les plus rapprochées sont à des distances considérables dans l'intérieur des terres.

POINTE NATASHQUIN.

Ce cap est situé à 63 milles à l'ouest du Cap Whittle, à 57 milles au nord de l'extrémité est de l'île d'Anticosti, et est l'extrême pointe de terre méridionale sur cette partie de la côte du Labrador. Elle est basse et à peine perceptible à une certaine distance, excepté parce qu'elle termine une chaîne de hauts promontoires de sable qui longent la côte sur plus de 13 milles vers l'est.

Depuis la pointe jusqu'à la rivière Natashquin, une distance d'environ $3\frac{1}{2}$ milles à l'ouest, le sable le long du rivage a été amoncelé en monticules et en côtes de 20 à 35 pieds de hauteur, qui se trouvent éloignés du bord de l'eau de 200 à 350 pieds. Au nord de ces amas de sable, le terrain est beaucoup plus bas et couvert de pruche, dont quelques arbres sont d'une bonne grosseur.

L'endroit choisi pour ériger un phare est l'extrémité S E., et la partie de la pointe la plus avancée dans la mer, à peu de distance à l'est d'un petit ruisseau d'eau douce, et sur un profond dépôt de sable situé à 300 pieds de la mer, et à 25 pieds au-dessus de son niveau.

Il n'y a pas de pierre dans les environs ; cependant on peut s'en procurer en abondance à quelques milles à l'intérieur, et à moins de 15 ou 20 milles des deux côtes de la côte.

Un phare en cet endroit serait à 54 milles de celui des Iles Mingan qui se trouve le plus à l'est, et l'on croit qu'il serait extrêmement utile aux navires, pour les guider de jour ou de nuit.

CAP OBSERVATION.

Ce cap, situé sur le côté nord de l'île d'Anticosti, a aussi été examiné, et je pense qu'il a au moins 500 pieds d'élévation. Il est de formation calcaire, fortement boisé sur le sommet, et la côte, sur une grande distance de chaque côté, est élevée et tellement remarquable qu'il semble qu'un phare en cet endroit serait d'une moins grande utilité que partout ailleurs. Je suis convaincu qu'un phare placé sur l'une des Iles Mingan les plus avancées dans la mer, serait beaucoup plus avantageux à la navigation qu'à aucun endroit qui pourrait être choisi aux environs du Cap Observation.

POINTE DU NORD.

Cette pointe est située à l'endroit le plus étroit du passage du Nord, entre l'île d'Anticosti et la côte du Labrador, et directement au sud des Iles Mingan les plus à l'ouest.

Elle est à peine élevée de 14 pieds au-dessus de la mer, et est si peu remarquable qu'on ne la distingue que par le changement de direction de la côte.—Cette pointe est de formation calcaire, couverte de galets sur une épaisseur de 4 ou 5 pieds, et boisée d'arbres d'une grosseur médiocre. L'endroit choisi comme site du phare, ici, est près de l'extrême pointe, et à environ 160 pieds au S. O. de la marque de l'eau. L'on trouve en abondance, à environ 1½ mille au sud, de la pierre calcaire propre à la construction, et l'eau douce, ainsi que le bois nécessaire aux usages ordinaires, se trouvent sur les lieux mêmes.

Un phare sur cette pointe se trouverait à 43 milles de l'extrémité est, et à 14½ milles de l'extrémité ouest des Iles Mingan. Il serait très utile aux navires, en leur permettant d'éviter les récifs qui s'avancent d'au moins un mille du rivage, sur toute la distance comprise entre les pointes nord et ouest de l'île.

CAP CHAT.

Ce cap est situé sur la côte sud du fleuve St. Laurent, à environ 97½ milles à l'ouest de l'île d'Anticosti, et à 27½ milles au sud du phare de la Pointe des Monts. La côte dans les environs est décrite par l'amiral Bayfield comme étant dépourvue de rades, mais exempte de dangers, et il ajoute que "lorsqu'on voit le cap de l'est ou l'ouest, de sorte qu'il paraît être l'extrémité, on peut le reconnaître facilement, parce que c'est une colline arrondie détachée, mais moins élevée que le terrain en arrière."

La pointe nord de ce cap est à près de 250 pieds au-dessus de la mer ; le sommet est d'une petite étendue, et les versants est et ouest ont une inclinaison d'un sur trois sur une portion considérable de leur pente, et le tout est (à l'exception du versant nord, qui est à pic et nu,) boisé de grosses épinettes rouges, entre lesquelles il croît une épaisse broussaille de plantes entrelacées.

L'on regarde cette pointe comme la position la plus avantageuse, pour y ériger un phare, de toutes celles que l'on pourrait choisir dans les environs, parce qu'il ne pourrait être masqué dans aucune direction donnant sur la mer. La roche dont elle est composée paraît être stratifiée et ressemble, pour la couleur et la composition, à la pierre du Cap Rouge, employée à la construction de quelques unes des meilleures bâtisses de Québec.

Cet endroit est d'un accès difficile de tous côtés, mais l'on pourrait faire, à peu de frais, un chemin d'environ trois quarts de mille de longueur, qui partirait d'une petite baie sur le côté ouest, et qui suivrait une direction sud-est jusqu'à environ la moitié de la hauteur, et qui irait ensuite aboutir au phare.

J'ai remarqué un petit filet d'eau douce dans un ravin, à environ un tiers de mille de la pointe. On peut obtenir du sable à la rivière aux Chats, ou à la Baie Ste. Anne, éloignées de 3 et 10 milles à l'est.

Une tour de 25 ou 30 pieds érigée ici, garnie d'une lumière à lentille de "second ordre," serait très favorable à la sûreté de la navigation.

BATTURE DE MANICOUAGAN.

Les dangers de cette batture sont si bien connus, au moyen des cartes descriptives du fleuve St. Laurent, et des directions de navigation qui les accompagnent, qu'il me suffira de dire que la côte est bordée, sur une distance de 18 milles, et à 2½ milles au large, par cette batture, qui suit une direction presque parallèle à celle de la rivière, et qui aboutit à la péninsule de Manicouagan.

Les patrons de navires à voiles l'ont toujours craint et la craignent encore avec raison, et cette crainte a enfanté une foule de rapports exagérés sur ses dangers, dont l'amiral Bayfield parle comme suit :—

“ La mer est souvent très forte, surtout lorsque le vent contrarie la marée, à la hauteur de cette batture ; mais tous les rapports terribles qui ont été faits, de remous irréguliers et forts, dans lesquels les navires n'obéissent plus au gouvernail, durant un vent un peu fort, et que l'on ne peut que difficilement les empêcher d'être jetés à la côte ou de se heurter les uns les autres, n'ont aucun fondement ; mais, sans exagération, une batture qui s'avance aussi loin et d'une partie aussi basse de la côte, que l'on ne peut que difficilement reconnaître la nuit, et qui a une eau aussi profonde tout auprès, doit être assez dangereuse pour exiger toute la prudence du marin, sans qu'il soit nécessaire de l'effrayer de périls imaginaires.”

Une personne qui réside sur la péninsule nous informa que, durant les trois années qui ont précédé 1857, elle avait vu vingt navires s'échouer sur cette batture, le plus grand nombre par un temps clair ; mais tous s'en étaient tirés sans avaries, excepté un seul qui s'était complètement perdu.

En examinant la question d'indiquer efficacement les dangers de cette batture, il se présente beaucoup de difficultés, parce que, pour le faire, il faut lutter contre les éléments les plus formidables : le vent et la mer.

La première idée qui s'offre à l'esprit est celle d'amarrer un phare flottant au rebord de la batture le plus avancé dans la mer ; mais la question est de savoir si un phare flottant pourrait résister et conserver sa position durant une forte tempête. Tous les marins à qui j'en ai parlé sont d'opinion qu'il ne pourrait pas résister à la première tempête, et que le seul endroit où un phare pourrait être amarré avec sûreté dans les environs, est près de l'embouchure de la rivière Manicouagan, à environ trois milles à l'est de la péninsule, et à cinq milles de l'extrême pointe de la batture.

Dans ce cas, il est évident qu'un phare aussi éloigné du point où se trouve le danger ne pourrait, sous aucunes circonstances, être d'une grande utilité aux navires, tandis que l'on pourrait craindre que, dans beaucoup d'occasions, il serait une source de danger réel lui-même.

Il se présente un autre mode d'arriver au but désiré, et ce mode a été employé avec succès dans des cas particuliers ailleurs : ce serait de faire une structure en fer à "fondation en vis," et de la placer sur le bord extérieur de la batture. Comme cette fondation n'offrirait que peu d'obstacle à l'action des vagues et des courants, elle serait peut-être bien adaptée à une pareille localité. Mais d'un autre côté, l'on aurait à craindre l'action des glaces flottantes, qui endommageraient considérablement, si elle ne la détruisaient pas tout à fait, cette espèce de construction.

Alors, on propose, en dernier ressort, de construire un phare sur l'extrême pointe de la péninsule, qui est en face de la mer, et éloignée de 2½ milles de son rebord extérieur.

En examinant le sujet sous toutes ses faces, et en tenant compte des nombreuses difficultés qui l'accompagnent, je suis d'opinion que le meilleur moyen d'arriver au but que l'on se propose, serait d'établir un phare sur cette pointe. L'écueil ne serait peut-être pas aussi bien indiqué que si le phare était placé immédiatement au-dessus, mais je crois qu'un phare en cet endroit serait de beaucoup préférable à un phare flottant, dans toute position où il pourrait être amarré efficacement, et en outre (toutes choses étant égales d'ailleurs) une lumière placée dans une tour fixe est non seulement supérieure, mais peut être regardée comme absolument sûre et certaine pour son exposition, tandis que le tangage des phares flottants dérange souvent les lumières. D'ailleurs, comme il est notoire qu'ils peuvent traîner leurs ancres ou briser leurs chaînes et s'en aller à la dérive, ces sortes d'accidents font courir de grands dangers aux navires qui comptent sur ces phares pour les guider dans leur marche et pour leur faire éviter les dangers des écueils submergés.

Je recommande donc respectueusement qu'il soit construit une tour de phare, de 80 pieds de hauteur, sur la pointe Manicouagan, et qu'elle soit pourvue d'une lumière tournante de second ordre, en lui donnant un mouvement de rotation tel, qu'à une distance de plus de sept milles elle présente à l'observateur une lumière blanche pendant deux minutes, et qu'elle disparaisse pendant une minute, ou toute autre proportion de temps définie ; mais en deçà de 7 milles, la lumière commencerait à paraître rouge foncée et blanche alternativement, le rouge augmentant en éclat à mesure que l'on en approcherait.

La localité peut fournir une abondance de sable, d'eau douce et de bois pour tous les besoins ordinaires.

On peut obtenir du granit d'une qualité supérieure à 5 ou 6 milles, dans ce qu'on appelle la Baie des Anglais, à l'embouchure de la rivière Manicouagan.

MÉTIS.

Plusieurs places ont été visitées dans le voisinage de Métis, dans le but de choisir la position la plus avantageuse dans le cas où l'on y construirait un phare.

Ces places se trouvent principalement à l'est et au nord de la pointe Métis, sur une chaîne de rochers élevés de 4 à 6 pieds au-dessus des marées ordinaires du printemps, et lavés par la mer pendant l'orage.

Une place fut enfin choisie sur le lieu le plus élevé de la pointe Métis et le plus rapproché de la mer. Situé entre la baie du Petit Métis et celle du Grand Métis, il a l'avantage d'être à 60 pieds au-dessus du niveau de la mer. Et quoique ce lieu ne soit pas situé aussi au nord que les récifs en dehors de la baie, il a cependant, par sa grande élévation, l'avantage de ne pouvoir être éclipsé d'aucun côté où peuvent se trouver des navires. Un phare de 50 pieds de hauteur, sur ce point, dominerait un plus vaste horizon qu'un autre de 100 pieds que l'on élèverait sur les récifs plus à l'est. Ce lieu est formé de granit et boisé sur le sommet. L'on trouve du sable dans l'une ou dans l'autre des baies, à l'est et à l'ouest.

L'on a également examiné avec soin plusieurs lieux et îles, entre Métis et Québec, sur lesquels il faudrait nécessairement placer de petits phares d'une grande importance. Ces lieux sont si bien connus qu'il est inutile de s'y arrêter. Il suffit de renvoyer au tableau du chapitre "ordre de construction."

2.—ORDRE DE CONSTRUCTION.

Pourvoir efficacement à la sauvegarde du marin et du voyageur sur mer, en illuminant les pointes et en désignant les récifs et les bancs, de manière à les prémunir contre le danger, c'est un devoir qui peut être regardé à juste titre comme une des obligations sociales les plus sévères.

Mais de quelque importance que ceci soit pour nos côtes, bordées comme elles sont par des rochers rudes et escarpés, des bancs de roc, environnées de courants irréguliers, et exposées à tous les brouillards et aux tempêtes d'un climat rigoureux, leur grande étendue et l'enfance relative où se trouve notre commerce peuvent à peine nous faire espérer que pendant longtemps nous puissions faire plus que d'élever avec le temps des phares sur les points les plus dangereux et qui se trouvent directement sur la ligne de navigation. Cependant, en le faisant, il est indispensable d'adopter un système bien arrêté non seulement à l'égard des phares que l'on doit élever actuellement, mais encore à l'égard de ceux que l'on devra élever plus tard entre eux, lorsqu'ils seront à plus de 80 ou 100 milles de distance.

L'on ne devrait jamais perdre de vue qu'il est dans l'intérêt de la province d'aider et de rendre facile la navigation des deux sorties du golfe St. Laurent. Car, quoique les vapeurs océaniques passent ordinairement par le détroit de Belle-Ile, et entre le Labrador et l'île d'Anticosti, cependant la plus grande partie des bâtiments à voiles passe au sud-ouest d'Anticosti et de Terre-Neuve.

Tenant compte de tout cela, l'importance des divers phares recommandés vient dans l'ordre suivant :

10.	Classe supérieure.	“ Iles aux Oiseaux,” dans le golfe St. Laurent.
	Do inférieure.	Pot à l'Eau-de-Vie, dans le fleuve St. Laurent.
		Les îles aux Pèlerins, do do
20.	Classe supérieure.	Cap Ray, ou Pointe Enragée, S. O. de Terre-Neuve.
		Pointe Manicouagan, dans le fleuve St. Laurent.
	Do inférieure.	Grande Ile de Kamouraska, do do
		Iles Bellechasse et aux Grues, do do
30.	Classe supérieure.	Pointe Féréol, à l'entrée ouest du Déroit de Belle-Ile, côté de Terre-Neuve.
		Pointe Nord de l'île d'Anticosti.
	Do inférieure.	Pointe St. Laurent.
40.	Classe supérieure.	Extrémité N. E. de Belle-Ile, entrée E. du Déroit.
		Cap Chat, dans le fleuve St. Laurent.
	Classe supérieure.	Cap Normand, dans le Déroit de Belle-Ile.
50.		Pointe Natashquin, sur la côte du Labrador, à environ mi-chemin entre le cap Whittle et les îles Mingan.
		Mécattina (île Plate), à mi-chemin entre l'entrée O. du Déroit et le Cap Whittle.

3.—DES MATÉRIAUX.

La grande élévation où sont ordinairement placées les tours et la surface rétrécie de leurs bases les exposent à toutes les influences qui causent la destruction des ouvrages artificiels. C'est pourquoi ces tours demandent un genre de construction tout spécial.

Placées sur un lieu exposé à toute la furie des ouragans, à la pénétration des orages, à l'atmosphère humide de la mer et quelquefois aussi au choc des vagues, il n'est pas surprenant qu'il y ait toujours à l'intérieur de ces tours ainsi exposées une humidité continuelle, surtout lorsqu'elles ont été constuites sans plus de soins que pour les constructions ordinaires.

L'économie possible dans beaucoup de travaux, ne l'est plus lorsqu'il sagit d'ouvrages devant toujours durer. Les tours à phares sont de cette nature. Erigées dans des lieux éloignés dont l'accès est souvent fort difficile, (tours dont dépendent la vie et la propriété des hommes,) c'est une bien mauvaise économie que celle qu'on applique à ces sortes de travaux. Quoique la convenance dans le plan aussi bien que dans les matériaux ait son poids, il est cependant à remarquer que des phares construits sur un plan et avec des matériaux inférieurs réclament presque tous les ans de nouvelles dépenses pour les maintenir dans un mauvais état de réparation, ce qui monte bientôt à plus qu'il n'aurait fallu d'abord pour la construction d'un ouvrage solide et durable.

On a employé dans ce pays trois divers genres de matériaux à la construction des phares, savoir : le bois, la brique et la pierre. Aux Etats-Unis on a aussi employé dans ces derniers temps pour le même objet le fer et la fonte.

Le bois comme principal élément de la construction des phares a été restreint aux lieux qui se trouvent à l'intérieur, d'importance secondaire et dont l'accès est facile. Ces constructions durent rarement plus de 10 à 12 ans, avant que la base n'en soit renouvelée et le tout réparé. Cependant, les constructions sur l'île St. Paul, dans le golfe St. Laurent, dont il a été question plus haut, porteraient à croire que le bois résiste mieux à l'influence de l'atmosphère de la mer que toute autre matière, quoique cependant ces constructions aient pu être renouvelées depuis leur érection.

Pour les lieux où les phares sont indispensables à la sûreté de la navigation, le bois convient fort peu, non seulement à cause de sa facilité à se détériorer, mais encore parce

qu'il est exposé par sa nature inflammable à devenir la proie d'un incendie, contre lequel souvent toute la vigilance des gardiens ne peut le garantir. Cette perte n'entraînerait pas seulement celle de tout l'appareil lumineux, mais elle pourrait encore grandement exposer les vaisseaux qui compteraient sur ces phares pour se guider.

C'est pourquoi l'on croit que le bois ne doit pas être employé comme élément principal dans la construction des phares.

Les cas où l'on a employé la brique furent dans la construction des phares dans le détroit de Belle-Ile, sur la pointe ouest d'Anticosti et sur le cap Rosier, où l'intérieur de la tour a été garni de deux rangs de brique réfractaire anglaise de première qualité, posée avec du ciment, dans le but de prévenir l'humidité à l'intérieur de la maçonnerie. On l'a aussi employée à l'extérieur pour éviter la taille et le transport de la pierre de loin sur un rocher exposé à toutes les furies de la mer.

Ce genre de construction n'a cependant pas été trouvé suffisant pour résister à l'effet pénétrant de l'orage, qui donne contre elle avec tant de force, mais je ne sais si c'est à cause du ciment que l'on emploie et de son mélange avec le sable d'eau salée, ou pour toute autre cause.

Mais, si l'on suppose que tous les matériaux soient de bonne qualité, et que l'intérieur des murs soit bien exécuté, telles que m'ont paru l'être les façades intérieures et extérieures lors de ma visite en 1857, le résultat porterait à croire qu'un tel mode de construction doit être mis de côté, lorsqu'il s'agit de bâtir sur des lieux aussi exposés et sous un climat aussi rigoureux.

La brique, croit-on, peut être quelquefois employée à la construction des phares, mais je doute fort qu'on puisse le faire dans le golfe St. Laurent. Une grande objection à son emploi extérieur est le grand nombre de joints qui en résulte, dont quelques uns restent toujours ouverts malgré toute l'attention de l'ouvrier. De plus la forme ordinaire de la brique ne convient pas à celle que l'on donne aux phares.

Je ne prétends cependant pas m'opposer à l'emploi de la brique à l'intérieur de ces constructions ; au contraire, je crois que l'on peut en tirer un grand parti pour cela. Mais il n'y a pas de situations où la brique puisse être recommandée à l'extérieur, et où la pierre de bonne qualité ne peut la remplacer avantageusement, tant sous le rapport de la solidité que sous celui de la durée.

Le meilleur genre pour l'intérieur des phares ordinaires, lorsqu'ils sont exposés à une atmosphère maritime, est, selon moi, celui qui a été adopté en France par le département des phares. Ils sont construits de la manière la plus solide possible et compatible avec une juste économie ; l'intérieur est garni d'un rang de brique entre lequel et l'intérieur du mur il y a un espace pour la libre circulation de l'air. L'on empêche par ce moyen l'humidité de séjourner à l'intérieur.

Cette manière de construire me paraît mieux adaptée aux stations éloignées du St. Laurent, dans le voisinage desquelles on peut trouver une bonne qualité de pierre. C'est ce que l'on ne peut constater qu'avec beaucoup de soin, de temps et une connaissance pratique de ces matériaux.

La bonne qualité de la pierre pour ce genre de travaux consiste surtout dans sa résistance à l'humidité à la gélée, et à ne pas être exposée à se fendre facilement. L'on ne trouve ces qualités que dans la pierre à grain fin et dont la contexture est serrée. Le poids est préférable à la dûreté. On doit aussi choisir de préférence la pierre qui se travaille le plus facilement.

D'après ce qui a été dit des lieux divers où l'on projette l'établissement de phares, l'on verra que les matériaux de construction se réduisent à la pierre calcaire et au granit. Ce dernier, remarque sir William Logan, est le "gneiss."

La pierre calcaire, quoique regardée comme une pierre durable, est cependant pour la plupart sujette à l'humidité ou à laisser pénétrer la fraîcheur. Mais lorsqu'elle est saine, dépourvue de veines, et de bonne qualité, on peut l'employer, sans difficulté, dans le plan recommandé plus haut,—pourvu cependant que pour le piédestal, sous les fanaux, on se serve d'une pierre plus capable de résister à l'action de l'atmosphère.

Le granit ou "gneiss" serait difficile et dispendieux à tailler. Mais sa durée pourrait presque défier le temps.

Après avoir réfléchi mûrement sur le sujet, je suis d'avis que partout où la pierre est de nature à pouvoir être employée, quand même pour l'extraire et la tailler il en coûterait trois fois plus que dans un lieu plus habité, le moyen le plus économique est de l'employer. Les délais et les difficultés inévitables dans le transport de tels matériaux sur des lieux éloignés et presque inabordables, surpassent de beaucoup ce qu'on pourrait économiser par un tel moyen.

Partout où l'on doit ériger des phares sur des points éloignés dont l'accès est difficile, il est bon d'examiner et d'essayer la pierre de la localité, et si on la trouve bonne il faut la tailler sur le lieu même, quand même ce serait du granit.

Quant au fer comme élément principal pour la construction des phares, l'on peut dire qu'il y a des cas où il est préférable à toute autre matière. Tel que sur un récif ou sur un banc de sable ou de gravier, ou lorsqu'il faut bâtir sur des pilotis.

Le peu de frais d'une fondation à pilotis et le peu d'obstacle qu'elle présente à l'action des vagues, la rend très propre là où une fondation plus solide serait exposée à être minée par l'eau.

Le fer, selon moi, est préférable dans les cas de ce genre, de même que pour les lieux d'où les matériaux sont fort éloignés et où le transport serait difficile et incertain. (Tel que les Iles aux Oiseaux, dans le golfe.)

Mais pour les cas ordinaires, les tours en fer ne sont pas les meilleures. Car la force de ces tours dépend de celle des matériaux et des liens qui les retiennent en place; lorsqu'elles sont élevées, elles sont nécessairement composées de plusieurs parties et forment beaucoup de joints—lesquels, quoique bien assemblés, se relâchent enfin par la force des vents et des tempêtes. De plus, l'effet du sel, de la pluie et de l'eau sur le fer n'est pas assez connu pour pouvoir faire le calcul de sa durée et de l'efficacité des divers moyens que l'on a proposés pour sa conservation. Nous n'en avons guère que le témoignage des propriétaires de patentes ou de ceux qui expérimentent sous leur direction.

Tenant compte de toutes ces choses, je recommande respectueusement pour la construction des phares qui sont indispensables, l'emploi de matériaux sur la durée desquels on puisse compter. Je ne ferai que remarquer que l'on a toujours choisi de préférence le poids et la masse à la force dans la plupart des constructions qui existent.

Avant de clore ce rapport, il ne sera pas sans à propos de revenir brièvement sur les améliorations qui ont été faites dans le mode d'illumination, puisque cela forme un des éléments les plus importants de la science des phares.

En 1759, le célèbre phare d'Eddystone, sur la côte de Cornwall, était éclairé à la chandelle, que l'on remplaça en 1807 par des lampes Argand à réflecteurs paraboliques en cuivre argenté. L'appareil dioptrique de Fresnel les remplaça en 1822.

La tour de Cordouan, sur la côte de France, a été éclairée en 1780 pour la première fois par des lampes à réflecteurs paraboliques. En 1822 on y plaça les lentilles de Fresnel. C'est ce qui lui donna la grande réputation dont elle jouit à juste titre. Depuis, des fanaux à lentille ont été employés pour tous les phares importants des côtes de France.

Le premier phare à lumière dioptrique qui ait été employé par le Bureau des Phares du Nord de l'Ecosse fut établi en 1835 sur Inch Keith, dans le Frith-of-Forth. En 1851, il y avait bien peu, si même il en restait, de phares à lumière catoptrique ordinaire en usage sur ces côtes.

Le second fanal à lentille employé en Angleterre, a été placé en 1837 sur la pointe à l'Etoile, dans le Devonshire. En 1851, la Maison de la Trinité possédait 24 phares de premier et de second ordres, à part une quantité de pharillons à petites lentilles. On en a introduit de nouveaux depuis et on en introduit encore.

En 1851, il y avait trois phares à lentille aux Etats-Unis, et en 1856, le nombre en était monté jusqu'à 310. Maintenant on n'en emploie plus d'autres que ceux à lentille, pour les nouveaux aussi bien que pour ceux que l'on fait renouveler.

Cette province possède dix phares à lentille, c'est-à-dire deux de premier ordre et deux de second ordre, dans le bas du St. Laurent; quatre de second ordre, un de troisième et un de quatrième ordre sur le lac Huron et la baie Georgienne.

L'on s'est procuré trois autres appareils lumineux de second et deux de troisième ordre, mais ils ne sont pas encore en usage.

Cet exposé est soumis afin de faire voir l'importance que l'on donne en ce pays aussi bien qu'en pays étranger à un bon système de phares. L'appareil à lentille est construit principalement de prismes triangulaires, et de verre très épais, de la meilleure qualité et fort transparent; ce verre est fait et découpé sur des principes purement scientifiques. Il est enchâssé autour d'une lampe centrale à deux ou à quatre foyers concentriques, dont tous les rayons se réunissent en un jet de lumière intense et très brillante, que l'on peut voir une distance de 30 milles.

Les phares sont classés en six ordres différents, et l'appareil pour chacun d'eux s'obtient par le principe dioptrique ou catadioptrique, c'est-à-dire, les lentilles peuvent être entièrement faites de verre ou de verre allié au métal comme effet d'optique.

Les lentilles une fois placées ne peuvent plus se déranger, à moins qu'on ne le fasse volontairement; et quoique pour les phares de premier ordre, il faille avoir quelque connaissance de mécanique et un peu de pratique—cependant le tout dépend de l'arrangement des lampes qui dans les derniers ordres de phares est si simple que tout le monde peut le comprendre. Le bureau des phares aux États-Unis prétend que la différence entre la consommation annuelle d'un fanal à lentille de quatrième ordre et un fanal garni des réflecteurs et des lampes ordinaires, suffit pour l'achat des fanaux à lentilles. Ces derniers, à part cette grande économie, sont de beaucoup supérieures aux autres par leur durée et l'éclat de leur lumière.

Pour ceux de cinquième et de sixième ordre, leur supériorité est encore plus remarquable.

Quant à ceux de troisième ordre, supérieurs aux meilleurs fanaux à réflecteurs de cette province, ce même bureau évalue l'économie à au moins 3½ pour 1.—Un fanal à lentille de 3e ordre, allumé toutes les nuits de l'année, ne brûle que 133 gallons d'huile de blanc de baleine.

Persuadé de l'économie de ces fanaux, je recommande leur emploi comme le plus avantageux et de beaucoup supérieur à celui que l'on pourrait faire des lampes à réflecteurs. Je les recommande pour tous les nouveaux phares aussi bien que pour les anciens que l'on voudrait réparer ou renouveler.

Les phares de la côte de France et d'Angleterre, à peu d'exception, sont éclairés à l'huile de colza et de navette. Aux États-Unis et dans ce pays on emploie généralement l'huile de blanc de baleine.

Mais la grande consommation qui se fait de cette dernière huile, jointe à la diminution annuelle de sa fabrication, demandent que nous fassions des efforts pour y suppléer. Les meilleures autorités disent que l'huile de colza est la seule huile végétale qui puisse avantageusement remplacer l'huile de blanc de baleine pour les phares. Dans bien des cas elle lui est supérieure. Il s'en consomme une plus grande quantité, il est vrai, pour produire le même effet, mais le prix n'en est aussi guère plus que de moitié.

L'huile de colza se fabrique principalement en France et en Hollande, et l'huile de navette en Russie.

J'ai exposé brièvement tous les sujets mentionnés par vos instructions, à l'exception de celui des dépenses, qui forme le plus essentiel; il est néanmoins évident d'après ce qui a été dit et le peu de temps dont j'ai eu à disposer, que toute opinion donnée à ce sujet ne peut être qu'une simple conjecture.

Cependant, les travaux qui ont spécialement attiré notre attention sont évalués comme suit :

Tour à phare sur le cap Whittle, <i>les Roches du Cormoran</i> , avec magasin et maison du gardien, etc., etc., sur l'île Wapitagon - - - - -	\$120,000
“ “ sur les îles aux Oiseaux, magasin et maison du gardien, réservoir à eau, etc., etc., etc - - - - -	\$70,00

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur, monsieur, d'être votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,

Ingénieur en chef des Travaux Publics.

J

ÉTAT des amendes imposées pour dommages en 1859, sur les canaux de Beauharnais, Lachine et Chambly
CANAL BEAUHARNAIS.

MONTANT des amendes perçues par ordre du surintendant du canal Beauharnais, pour l'année 1859.

Dates.	Noms des navires.	Patron ou propriétaire.	Montant.		Remarques.
			\$	cts.	
1858.....	Goëlette C. Reeves.....	De Detroit.....	50	00	Dompage au pont de l'écluse No. 9.
	Steamer New Era.....	Chrysler, capitaine.....	2	50	do au Bac No. 2.
1859.			2	00	Bosser le poteau de l'écluse No. 13.
23 mai.....	Goëlette British Queen.....	Thomas Wade, propriétaire.....	4	00	Dompage au pont do No. 13.
28 do.....	Barge North Star.....	do.....	2	93	do au pont do No. 10.
30 do.....	Goëlette Charles Walker.....	do.....	6	00	Brisé le cabestan volant de l'écluse No. 6.
10 juin.....	Steamer Welland.....	do.....	15	00	Dompage au couronnement de l'écluse No. 9.
1er juillet.....	Barque Allies.....	do.....	2	00	do au pont sur le déversoir, No. 10.
2 do.....	Barge St. Zotique.....	do.....	2	46	do au pont de piétons écluse No. 8.
22 do.....	Steamer Banshee.....	Howard, capitaine.....	3	46	do do do No. 6.
12 août.....	Barge St. Aimé.....	do.....	5	92	do aux portes do No. 13.
13 septembre.....	Barge Rosa.....	Jasmin, propriétaire.....	3	00	do do do No. 10.
21 do.....	Steamer Tom Dickie.....	Davies, patron.....	60	00	do au pont sur l'écluse No. 14.
12 octobre.....	Barge Nelly Blight.....	G. Williams, propriétaire.....	7	00	Amende et dompage aux portes de l'écluse No. 13.
15 do.....	Barge Deer.....	do.....	5	00	Infractions aux règlements du canal.
23 do.....	Barge Rosa.....	Jasmin, do.....	5	00	do do do
23 do.....	Barge North Star.....	Masson, do.....	20	00	Négliger de fermer l'écran sur la cheminée de la fumée, comme le veulent les règlements.
27 do.....	Propulseur Indian.....	Jacques, Hooker et Cie., do.....	5	00	Infractions aux règlements du canal.
13 novembre.....	Barge Glen Shee.....	McLean, do.....	3	70	Dompage aux portes, écluse No. 11.
14 do.....	Propulseur Indian.....	Jacques, Hooker et Cie., do.....	400	00	Brisé les portes inférieures, No. 9.
26 do.....	Propulseur Whitby.....	Jones et Black, do.....	604	97	

Certifié,

(Signé,)

PIERRE LAURENCEL,
Surintendant.

J.

CANAL CHAMBLY.

SOMMES perçues pour dommages faits au canal, par divers navires, durant la saison de navigation de 1859.

Date.	Noms des navires.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Remarques.
25 mai.....	Barge Charlotte .....	.....	\$ 2 00	Donnage au pont No. 7.
1er juin.....	do British Queen	O'Sheldan, capitaine	2 00	à la garde de l'écluse No. 7.
8 do	do du steamer Rose.....	McNaughton, do	6 00	au pont No. 4.
10 do	do Republic.....	W. Edwards, do	1 00	à l'écluse No. 6.
20 do .....	.....	John Finlay, do	1 00	fait par lui à la jetée du Canada.
13 juillet.....	Bateau Louisa.....	Welch, do	0 75	à la porte d'écluse No. 9.
29 do	Barge du steamer Erié.....	Alerow, do	4 00	aux ponts No. 4 et 7.
6 septembre.....	do Louisa	G. Rolland, do	4 00	à l'écluse No. 5.
26 do	do Zoé du steamer Ida.....	Smith, do	4 00	au pont No. 7.
30 do	do Canada du steamer Ulica.....	Montgomery, do	8 00	au pont No. 5.
1er octobre.....	do Zoé du steamer Ida	Smith, do	3 00	à l'écluse No. 6.
6 do	do Beckwitte.....	Hunt, do	2 00	à l'écluse No. 8.
15 do	do Martha	Jones, do	3 00	au pont No. 6.
15 do	do Ada	Berrer, do	1 00	à l'écluse No. 5.
17 do	do Monika.....	Lalmand, do	2 00	à l'écluse No. 5.
17 do	do Canada.....	H. Naylor, do	15 00	au pont No. 2.
22 do .....	.....	John Findly, do	0 82	à l'écluse No. 7.
8 novembre	Barge Wave.....	Pichette, do	1 00	au pont No. 8.
11 do	Steamer Rose.....	McNaughton, do	4 00	à la garde d'écluse No. —
11 do	Barge St. Charles.....	O'Claire, do	5 00	au pont No. 6.
14 do	do Sophie.....	Jacques, do	3 50	à la garde d'écluse No. 7.
20 do	do St. Mercel	Basquien, do	2 00	au pont No. 7.
22 do	do Consolation	J. Chatel, do	6 00	au pont No. 1.
25 do	do Rainbow.....	Lahue, do	2 00	au pont No. 6.
25 octobre	do Marguerite.....	G. Rolland, do	7 00	à l'écluse No. 5.
			\$ 90 07	

(Signé,)

P. T. CHARTIER,
Surintendant.

J.
CANAL LACHINE.

MONTANT des amendes perçues par ordre du Surintendant du Canal Lachine, pour l'année 1859.

Date.	Noms des navires.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Remarques.
4 juin	Un radeau de bois carré.....	M. Dickson	\$ 4 00	Abandonné dans le chenal et entravant la navigation
17 do	Goëlette Queen of the Bay	Campbell	5 00	Domage au pilier en pierre du pont Wellington
21 do	Radeau de bois plat.....	Taylor.....	4 00	Abandonné dans le chenal et entravant la navigation.....
14 juillet	Billots	Lager	4 00	do do do
15 do	Barge F. la Balla	Evans, frères.....	1 00	Pris possession forcée des portes et écluses de Lachine.....
16 do	Bateau à vapeur Boston.....	Mengher.....	14 00	Domage au pilier du pont de Lachine
26 do	Goëlette Alida	Bassé.....	5 00	Brisé le réverbère du pont de la côte St. Paul.....
15 août	.....	J. St. Denis	20 00	Infraction aux règlements du Canal
25 do	.....	T. McGrath	4 00	Abandonné dans le chenal et entravant la navigation.....
25 do	Radeau de bois carré.....	C. Davignon.....	4 00	do do do
31 do	Radeau de bois rond	C. Deschamps	4 00	do do do
22 septembre	Radeau de bois carré.....	Calvin et Cie	5 00	Brisé les réverbères du pont Brewster.....
23 do	Goëlette Éclipse	Bissel.....	75 00	Domage aux portes inférieures, écluse No. 1.....
24 do	Goëlette Caroline.....	Rebeau.....	20 00	Domage au pont Brewster
30 do	Bac Sophie	Dubé.....	50 00	Domage au réverbère du pont, écluse No. 2.....
15 octobre	Goëlette Impératrice Eugénie	vendue pour.....	15 30	.....
30 do	Barge Rapid	McDonald	4 00	Abandonné dans le chenal et entravant la navigation.....
9 novembre	Radeau de bois	McKellar	12 00	Domage au mur d'aile du pont de Lachine
18 do	Bateau à vapeur Amity.....	Galo.....	12 00	Domage au pilier en pierre du pont de Lachine
21 do	Goëlette J. G. Desbler	Bardeau	5 00	Mouillée à l'entrée de l'écluse No. 4
30 do	Barge Herbert.....	C. Deschamps	4 00	Abandonné dans le chenal et entravant la navigation.....
30 do	Radeau de bois	Dickson	4 00	do do do
30 do	Radeau de bois carré.....	McGauvern	4 00	do do do
30 do	Bois de dérive.....	.....	.....	.....
	Montant total.....	.....	229 80	.....

(Signé)

ALEXANDRE BISSETTE,
Surintendant.

K.

ETAT des fermages de pouvoirs d'eau sur les canaux du St. Laurent et Chambly.

CANAL WILLIAMSBURG.

Description du moulin.	Nom du locataire.	Moulanges.	Somme par année.	
Moulin à farine	Benjamin Chaffry.....	6	\$224	00
Moulin à farine et à cardes ...	William Elliott.....	3	140	00
Moulin à farine.....	John Molson, junr.,.....	4	140	00
Amidon, farine, etc	Benson Aspden, (12 moulanges,) paie pour.....	4	160	00
Farine	C. C. Farren, (4 moulanges,).....			
	William McLaughlin.....	Quai.	12	00
	John Walsh.....	do	44	00
	K. McPherson.....	do	12	00

CANAL CORNWALL.

Description du moulin.	Nom du locataire.	Moulanges.	Somme par année.	
Moulin à farine.....	Andrew Elliott	8	\$240	00
do	John Harvey, (Hitchcock).....	4	120	00
Scie	A. E. Cadwell	Scie.	120	00
	Hon. P. Vankoughnet, (Wm. Mattice)	20	600	00
Farine.....	Benjamin G. French	8		
	John Bell,..... (Tuyau à l'eau pour la brasserie)		10	00

CANAL LA CHINE.

Etat des pouvoirs d'eau et autres propriétés affermés sur la ligne du canal Lachine—indiquant les noms des locataires, la date du fermage, la description du moulin, la force du pouvoir et le fermage annuel.

Situation.	Noms des locataires.	Date du fermage.	Description des moulins.	Force du pouvoir.	Fermage annuel.
					\$ cts.
Lot No. 1, bassin No. 2.....	Frothingham et Workman	1er juin 1855....	Magasin	Aucun.....	392 00
E ½ No. 2, do 2.....	do	do	Cour à charbon.....	do	264 00
O ½ No. 2, et lots 3 et 4.....	Bartley et Gilbert.....	.....	Fonderie, forge de bouilloires à vapeur et boutique de ma- chine	8 moulanges.....	1290 00
Lots 5, 6 et 7.....	do .....	.....	Magasin et élévateur	12 do	430 00
Lot No. 8	James Harvey.....	23 novemb. 1846....	Cour à bois.....	4 do	110 00
Est ½ No. 9	do	1er janvier 1851....	Moulin de laminage et fabrique de clous	Aucun.....	110 00
Ouest ½ No. 9	Thomas Peck.....	1er avril 1851....	.....	do	430 00
Lot No. 10.....	do	23 novemb. 1846....	Moulins à farine	4 moulanges	430 00
Do 11.....	James McDougal	do	do	do	864 00
Do 12 et 13.....	Ira Gould.....	28 mai 1857....	do	do	432 00
Do 14.....	do	do	Fabrique de clous.....	do	430 00
Do 15.....	T. D. Bigelow et sa femme.....	1er janvier 1851....	Moulin de laminage	do	430 00
Do 16.....	Hallam et Dunn.....	do	Moulins à l'huile.....	do	430 00
Do 17.....	Wm. Lyman et cie.....	do	Moulin à farine et magasin.....	do	860 00
Do 18 et 19.....	Grant, Hall et cie.....	do .....	.....	do .....	.....
Bassin de radoub et pou- voir d'eau.....	Geo. et Wm. Tate.....	do	Fonderie, fabrique de clous et moulin à scie.....	4 do	1000 00
Ecluse St. Gabriel	John Young et Ira Gould.....	1er mars 1851....	Tout le surplus, lot d'eau et hydraulique	80 do sous-loué..	1680 00
Do Côte St. Paul.....	Wm. Parkyn.....	1er février 1853....	Tout le surplus d'eau .....	.....	1601 00
Ile au-dess. d'écluse No. 3.	Augustus L'Abbé.....	1er janvier 1851....	Chantier de construction.....	Aucun.....	100 00
Bassin No. 1.....	Hamilton et Gildersleeve.....	1er mai 1859....	Hangar à fret.....	do	75 00
Do	M. K. Dickinson.....	do	do	do	60 00
Intersection du Grand Tr.	Morley et Lewis.....	1er octobre 1859....	Eau pour une tannerie.....	Tuyau de 3 pouces..	10 00
Côte St. Paul.....	Patrick Evers.....	1er janvier 1853....	Ferme	Aucun.....	40 00
Terrain, etc, entre l'ancien et le nouveau canal.....	Duncan Grant.....	13 octobre 1853....	Chantier de construction.....	do	80 00
				Total.....	000 00
				Fermage annuel.....	11548 00

K.
CANAL BEAUHARNAIS.—ETAT des pouvoirs d'eau et autres propriétés affermés sur la ligne du canal Beauharnais,—indiquant les noms des locataires, la date du fermage, la description du moulin, la force du pouvoir, et le fermage annuel.

Noms des locataires.	Propriétés affermées, etc.	FERMAGE.		Fermage annuel.	FERMAGE TOTAL.		Montant total payé.	Montant dû à ces dates.	Payé en 1859.	REMARQUES.
		Date.	Terme.		Montant	Dates.				
D. O. Pease	Quai à St. Timothé.....	1er mai 1847.	Volonté du dépt	\$ 20 00	Au 1er no : 1859.	250 00	\$ 220 00	30 00	.....
Owen Lynch	do	1er mai 1847.	do	20 00	do ..	250 00	100 00	150 00	.....
Wm. Rodden.....	do	1er mai 1848.	do	20 00	do ..	230 00	60 00	170 00	.....
Louis Bergeron.....	Quai au grand bassin.....	1er mai 1851.	do	20 00	do ..	160 00	50 00	110 00	.....	( Loyer, \$10 pour la } 1re ann., et \$20 en.
Owen Lynch	do	1er mai 1851.	do	20 00	do ..	170 00	20 00	150 00	.....
D. O. Pease	do	1er mai 1853.	do	20 00	do ..	130 00	100 00	30 00	.....
Julien Lovey.....	do	1er mai 1857.	do	20 00	do ..	50 00	20 00	30 00	.....	1re année payée d'avance.
Isidore Jarocque.....	Quai à la tête du canal.....	1er mai 1859.	do	20 00	do mai 1860.	20 00	20 00	.....	20 00	
J. Bte. St. Amour.....	do	1er mai 1859.	do	20 00	do ..	20 00	.....	20 00	.....
Alex. Buntin loué de F. F. Miller	Lots hydrauliques Nos. 1, 2 et 3, côté est, digue infé.	1er jan. 1856.	21 ans	354 00	do juillet 1859.	1239 00	885 00	354 00	.....
Alex. Buntin (loué de Wm. Miller)	Lot No. 4, côté est digue inférieure	1er jan. 1854.	do	318 00	do ..	1749 00	.....	1749 00	.....	{ Fermage commun- célé le 1er jan. 1855.
Stephen May.....	Lot No: 5.....	1er juil. 1855.	do	120 00	do ..	420 00	360 00	60 00	.....
F. X. Poitras.....	Lots 1 et 2, côté ouest de la digue	1er jan. 1856.	do	240 00	do ..	840 00	.....	840 00	.....
Alex. Buntin	Terrain pour entrepôt, côté nord du canal en bas de l'écluse de garde.....	1er juil. 1859.	Volonté du dépt.	45 00	do janv. 1860.	22 50	.....	22 50	.....
			Total.....	1257 00		5550 50	1835 00	3715 50	20 00	

CANAL CHAMBLAY.

Chas. V. Pierce.....	Quai à St. Jean.....	11 mars 1859.	10 ans	113 00	Au 1er oct. 1859.	960 50	.....	.....	.....
William Coate.....	Petit terrain près de sa tannerie à St. Jean.....	30 mars 1859.	Volonté du dépt	20 00	do avril 1860.	20 00	20 00	.....	20 00	Payé d'avance.
			Total.....	133 00		980 50	20 00	.....	20 00	

L.

EXTRAIT DU RAPPORT DE L'INGÉNIEUR SUR LE RELEVEMENT DE
L'OTTAWA.

A L'HONORABLE JOHN ROSE,
Commissaire des Travaux Publics.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport sur la navigation de l'Ottawa, suivant les instructions que j'ai reçues du département des travaux publics, et que l'on trouvera ci-jointes.

Les questions sur lesquelles on voulait obtenir des informations, et qui ont déterminé l'exploration faite dans le cours de l'an dernier, sont les suivantes :

1o. Établir la possibilité d'une navigation pour les bâtiments de grandes dimensions entre Montréal et le lac Huron, par l'Ottawa et son tributaire la Matawan, le lac Nipissingue et la rivière des Français.

2o. Dire quelle échelle de travaux serait la plus convenable à la route.

3o. Donner une estimation exacte du coût de l'entreprise.

Je dirai d'abord que la distance entre Montréal et l'embouchure de la rivière des Français, sur le lac Huron, est (d'après les plans que m'a fournis le département), suivant la route de navigation adoptée, de 430.76 milles.

De ce chiffre, 351.81 milles forment déjà une navigation naturelle et avantageuse, et n'ont pas besoin d'améliorations. Il est d'ailleurs parfaitement possible d'améliorer les 78.95 milles qui restent de manière à les rendre navigables pour les bateaux à vapeur, et de réduire la longueur totale de la canalisation à 29.31 milles, ou, sans parler du canal Lachine, à 20.82 milles.

En second lieu, l'échelle de navigation à laquelle on peut arriver et que je recommanderai comme la plus en rapport avec cette route, est celle qui sera calculée pour des bâtiments de mille tonneaux de jaugeage; les écluses devront avoir 250 pieds de long par 45 de large et 12 pieds de profondeur sur les buses.

Enfin, des calculs soignés, basés sur une exploration attentive de tous les obstacles dont les détails se trouvent plus loin, me mettent en état de dire que le prix de cette entreprise, sans compter l'intérêt, les dépenses judiciaires et les dommages, que je n'ai aucun moyen de constater, n'excèdera pas la somme de \$12,057,680, répartie comme suit :

NAVIGATION DE L'OTTAWA ET DE LA RIVIERE DES FRANÇAIS.

	Distances.		Niveaux.		Coût.
	Rivières et lacs.	Canaux.	No. des éclus's	Niveau racheté. Pieds.	
Canal Lachine.....		8.50	5	43.75	Pas d'estimation.
Lac St. Louis	13.31				do do
Ste. Anne.....		1.19	1	1.00	469672
Lac des Deux-Montagnes.....	24.70				
Carillon à Grenville	7.33	5.00	7	58.50	1649909
Battures Vertes.....		0.10			136105
Rivière Ottawa.....	55.97				
Chaudière et des Chênes.....	3.75	2.61	6	63.00	816733
Lac des Chênes.....	26.69				
Chats.....	1.70	0.60	5	50.00	681932
Lac des Chats	19.28				
Snow aux chutes Noires.....	18.32	1.05	11	104.00	1256840
Rivière et lac Coulonge.....	24.93				262414
Chapeau et L'Islet.....	4.85	0.14	2	18.00	243507
Rivière Creuse	33.58				
Joachim et Matawan.....	51.74	2.26	14	148.20	1757653
Rivière Matawan	16.22	1.08	11	144.00	1162154
Sommet d'épanchement et tranchée.....	51.15	5.97			2160369
Rivière des Français.....	47.52	0.82	7	77.00	886117
En outre, le génie et la surveillance.....					574175
	401.44	29.32	64	665.70	12057680

A part le canal de Lachine, il y a 20.82 milles de canaux qui exigent une somme de \$12,057,680, ou \$579,134 par mille. Le coût de toute la navigation de Ste. Anne au Lac Huron, c'est-à-dire 408.76 milles, est d'un peu moins de \$29,500 par mille.

COMPARAISON DES ROUTES—DE CHICAGO À MONTRÉAL, PAR LE ST. LAURENT ET L'OTTAWA.

NOMS.	MILLES.				Nombre d'écluses.	Niveau racheté.	Courant.	Total d'élévation et de baisse.
	Navigation ouverte.			Canaux.				
	Lac.	Intérieure.	Total.					
PAR LE ST. LAURENT.								
Lachine .....	.....	.....	8.5	.....	5	43.75		
St. Laurent et Welland .....	.....	.....	60.5	.....	49	490.00		
	1145	134	1279	69.0	54	533.75	26.5	561.25
PAR L'OTTAWA.								
Lachine .....	.....	.....	8.50	.....	5	43.75		
Ottawa .....	.....	.....	20.52	.....	64	665.70		
	75	401.74	976.74	29.02	69	709.45	21.4	730.85

Tels sont les résultats de l'exploration. La manière dont on s'y est pris pour les obtenir se trouve classée sous les chapitres suivants :

1. Traits physiques caractéristiques de l'Ottawa.
2. Mode d'amélioration.
3. Caractère de l'ouvrage et des matériaux pour les écluses, les canaux, digues, etc.
4. Echelle de navigation.
5. Description spéciale.
6. Remarques générales.

Ottawa, 4 Janvier 1860.

THOS. C. CLARKE,
Ingenieur du relevement de l'Ottawa.

M.

CIRCULAIRE FAISANT CERTAINES QUESTIONS RELATIVES AU COURS DU COMMERCE.

QUÉBEC, 20 Janvier 1860.

MONSIEUR,—Comme le gouvernement canadien se propose de considérer l'à-propos d'agrandir le canal Welland, je désirerais recueillir certaines informations sur ce sujet, avant que de soumettre le rapport annuel de ce département à la législature. Je prends donc la liberté de m'adresser à vous afin de connaître vos vues à cet effet; et je vous prierai en même temps de vouloir bien m'éclairer autant qu'il vous sera possible sur les faits qui se rattachent aux questions que j'ai l'honneur de vous adresser plus loin.

R

On croit généralement qu'une partie considérable du commerce des grands lacs, qui prenait jadis la route du canal Welland et se partageait dans les différents ports du lac Ontario, se dirige aujourd'hui vers Buffalo et autres ports sur le lac Erié; et que l'une des raisons de ce changement, si ce n'est la principale, se trouve dans le fait que plusieurs des bâtiments dont on se sert aujourd'hui sont de dimensions trop grandes pour leur permettre de passer le canal Welland.

Si donc la chose vous est possible, je serais heureux que vous me fissiez la faveur d'une réponse sur les points suivant :

10.—Lors de l'achèvement du canal Welland, en 1844, quel était le nombre et la grandeur moyenne des bâtiments (engagés dans cette branche d'industrie) sur les lacs Michigan, Huron et Erié, employés au transport des produits, soit par voie de Buffalo ou du lac Ontario ?

20.—Dans quelle proportion ce commerce, depuis 1844, a-t-il passé par le canal Welland, en classant chaque année ?

30.—Quelle est l'estimation du tonnage actuel et la grandeur moyenne des bâtiments employés à ce commerce; la proportion de ceux qui passent par le canal Welland;— et aussi, la proportion de ceux qui sont trop grands pour y passer ?

40.—L'état des recettes de produits venant des grands lacs à Oswégo, Ogdensburg, ou aux autres ports américains sur le lac Ontario, augmente-t-il en proportion de celles de Buffalo ? Pouvez-vous m'adresser les rapports qui établissent la différence ?

50.—Dans le cas contraire, attribuez-vous la baisse au défaut de grandeur du canal Welland, ou à l'élargissement du canal Erié, ainsi qu'aux grandes facilités de transit aux ports de mer créées par l'augmentation des voies ferrées ? Est-ce qu'on n'a pas doté les ports du lac Ontario d'avantages semblables ?

60.—Dans quelle proportion les produits sont-ils transportés dans les bâtiments auxquels leurs dimensions ne permettent pas de passer le canal Welland ?

70.—Croyez-vous que le chemin de fer Welland doive attirer le commerce vers le lac Ontario, ou que les avantages qu'il offre rendent moins impérieux l'agrandissement du canal Welland ?

80.—En considérant l'espèce de bâtiments dont on se sert actuellement et qui, suivant toute probabilité, seront dorénavant employés sur les lacs Supérieur, Michigan et Huron, en rapport avec le commerce direct de l'Atlantique, quelle grandeur et quelle profondeur faudrait-il, à votre avis, donner au canal ?

J'ai l'honneur d'être,

(Signé)

JOHN ROSE,

Commissaire.

Ce qui suit est extrait du Rapport du Consul Britannique, à Buffalo, au Gouvernement de Sa Majesté, suivi d'un calcul abrégé et extrait du tonnage des bâtiments qui voyagent sur les lacs et le fleuve St. Laurent, obtenu du Président de la Chambre des Assureurs des Lacs.

(Copie.)

Extrait du Rapport Commercial de M. Donohoe, pour 1858, envoyé au Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Affaires Etrangères, le 18 février 1859.

“ Il est une question d'une extrême vitalité pour les intérêts britanniques sur ce continent, et que je ne saurais laisser passer sans faire quelque remarques : c'est celle du transport du commerce de l'Ouest. Par l'Ouest, j'entends cette vaste étendue de pays si fertile en céréales et qui comprend les Etats du Wisconsin, du Michigan, de l'Iowa, d'Indiana, de l'Illinois, de l'Ohio, du Missouri et du Kentucky, et toute la région qui s'étend à l'Ouest vers les Montagnes Rocheuses et qui, quoique produisant peu à l'heure qu'il est et n'étant colonisée qu'en partie, sera un jour couverte d'une population industrielle et de riches fermes.

“ Je n'ai pas sous les yeux de statistiques exactes pour indiquer la quantité de grain
 “ produite par l'ouest ; mais je copie ci-dessous un tableau qui montre l'exportation de
 “ blé, fleur et blé d'inde des Etats-Unis pour l'année expirant le 30 juin 1857 :

Exporté en	BLÉ.		FLEUR.		BLÉ D'INDE.	
	Minots.	Valeur en piastres.	Quarts.	Valeur en piastres.	Minots.	Valeur en piastres.
Irlande	8560084	13435325	1027066	6905769	4184279	2927883
Ecosse	1019529	1544787	121150	837149	164704	114684
Angleterre.....	138863	232455	22272	154029	426223	298435
Total pour la Gde. B.....	9718476	15212567	1170488	7896947	4775206	3341002
Total pour les autres pays	4851855	7028290	2541565	17985369	2730112	1843664
Total des exportations..	14570331	22240837	3712053	25882316	7505318	5184666

“ Ce tableau remplit parfaitement mon but ; car il n'indique pas seulement la quantité
 “ qui prend la route de la Grande-Bretagne, mais encore l'exportation totale du grain des
 “ Etats-Unis. La nature a creusé deux grandes routes qu'elle semble avoir destinées tout
 “ exprès à l'écoulement vers la mer de cet immense commerce.

1.—Le fleuve Mississippi, et

2.—La voie du St. Laurent.

“ C'est sur cette dernière que je désire attirer l'attention d'une manière toute parti-
 “ culière, vu que cette route traverse une colonie anglaise et qu'il est de la plus haute im-
 “ portance pour le Canada de s'assurer de la plus large portion possible de ce commerce de
 “ transport. Le chiffre de l'exportation du grain des Etats-Unis au Canada, pour l'année
 “ expirant le 30 juin 1857, est comme suit :

BLÉ.		FLEUR.		BLÉ D'INDE.	
Minots.	Valeur.	Quarts.	Valeur.	Minots.	Valeur.
1655641	\$1867457	118857	\$717245	1161088	\$673989

“ Il est probable qu'une large portion de cette exportation a été embarquée pour la
 “ Grande-Bretagne ; cependant, je vois par les rapports de commerce de 1857, soumis
 “ au parlement de la province, que la quantité de grain dirigée vers la mer par la route
 “ du St. Laurent, pour l'année expirant le 31 décembre 1857, ne se monte qu'à
 “ 633,905 minots de blé, et à 265,848 quarts de fleur. Il ne paraît pas qu'il y ait eu du
 “ blé d'inde exporté ; au contraire, la quantité entrée pour la consommation du pays égalant
 “ presque le chiffre d'exportation totale de cet article des Etats-Unis au Canada, me porte à
 “ croire qu'il y a peu ou point d'exportation de blé d'inde de la province, dont le climat ne
 “ se prête pas à sa culture.

“ Les statistiques les plus récentes que je possède sur l'exportation du grain par le fleuve
 “ Mississippi sont celles que fournit le rapport du consul de Sa Majesté à la Nouvelle-
 “ Orléans, pour l'année expirant en août 1856. J'y vois qu'on a embarqué à ce port pour
 “ la Grande-Bretagne 692,000 minots de blé, 99,862 quarts de fleur, et 2,935,000 minots
 “ de blé d'inde, outre une exportation totale de 1,554,000 minots de blé, 729,500 quarts
 “ de fleur, et 4,190,000 minots de blé d'inde.

“ Je suis porté à croire qu’une quantité plus considérable a passé par cette route durant les années 1857 et 1858, lorsque le chiffre total de l’exportation aux Etats-Unis a été si grand : cependant, je ne prise pas à beaucoup la concurrence du fleuve Mississippi en tant que l’exportation du grain à la Grande-Bretagne se trouve concernée, à cause de la position géographique de son embouchure ; mais je n’hésite pas à croire que le commerce avec les ports du Pacifique serait énorme si on augmentait les facilités du transit à l’Isthme.

“ C’est entre le Canada et l’Etat de New-York que la concurrence pour le transport des produits de l’ouest doit être soutenue, et si le Canada ne déploie pas la plus grande somme d’activité possible, il succombera infailliblement devant son rival du sud. Les intérêts britanniques en cette circonstance sont surtout heurtés de front par le canal Erié qui conduit de Buffalo à Albany sur la rivière Hudson, et un embranchement du même canal qui part du port d’Oswégo sur le lac Ontario. Mesurant toute l’importance du passage de la plus grande quantité possible de ces produits par l’Etat de New-York, la Législature du susdit Etat a de temps à autre affecté des sommes considérables à l’élargissement et au creusage du canal Erié : on vient encore d’établir l’usage des bateaux à vapeur de canaux qui peuvent accomplir en 5 ou 6 jours le trajet entre Buffalo et New-York, quoique transportant de lourdes charges, ce qui rend encore plus difficile la concurrence par la route du St. Laurent et exige l’énergie la plus active de la part du gouvernement des provinces de l’Amérique Britannique du Nord. Il ne devra reculer devant aucun sacrifice pour faire prendre au commerce d’exportation du grain sa voie naturelle— le fleuve St. Laurent.

“ Deux moyens s’offrent de parvenir à cette fin : l’une par la construction d’un canal reliant quelque port sur la baie Georgienne, dans le lac Huron, à un port sur le lac Ontario ; l’autre par l’élargissement et le creusage du canal Welland et des canaux du St. Laurent. Je sais qu’une exploration a eu lieu au sujet du premier projet il y a quelques années, mais je n’ai pu m’en procurer les détails. Je ne pense pas qu’il y ait la moindre objection au dernier projet, et je suis porté à croire qu’on pourrait trouver de l’argent pour l’une ou l’autre de ces deux entreprises. Ce qui prouve que l’attention du gouvernement canadien a été appelée sur l’importance du transport du commerce de l’ouest, c’est que j’ai sous les yeux un rapport récent d’un comité nommé pour s’enquérir de la marche passée et présente du commerce entre les lacs et la mer, aussi bien qu’entre les différents ports atlantiques, en Amérique, en Angleterre, etc. Ce rapport, daté du 27 juillet 1858, est plein d’excellentes informations sur ce sujet, et je vois que le comité recommande d’approfondir immédiatement les canaux du St. Laurent afin d’admettre les bâtiments de même jaugeage que ceux qui passent le canal Welland ; d’établir entre Liverpool et Québec une ligne quotidienne de vapeurs à hélice, de pas moins de 2,000 tonneaux et d’une vitesse de 10 à 12 milles à l’heure, qui se reliait avec une autre ligne de vapeurs de 1,000 tonneaux au canal et chemin de fer Welland, à Toronto et Hamilton, se croisant avec une ligne de vapeurs sur les lacs Erié et Huron à Chicago.

“ C’est déjà une démarche des plus importantes, et j’espère qu’elle réussira : que l’on construise un canal entre la Baie Georgienne et le lac Ontario, de manière à permettre aux bâtiments de grandes dimensions de se rendre directement de Chicago et autres ports de l’ouest à Québec, en évitant les battures St. Clair entre les lacs Huron et Erié, et très certainement tout le trafic de l’ouest prendra la route du St. Laurent. Je pense même qu’il n’y a pas de doute que les armateurs trouveront alors leur compte à faire les chargements en droite ligne de l’ouest aux ports européens.

“ Il est un fait qu’on ne doit pas perdre de vue, c’est que l’Etat de New-York fera tout en son pouvoir pour empêcher que le commerce de l’ouest ne laisse ses canaux. Mais l’influence politique sans cesse croissante des Etats de l’ouest, devra servir de contrepoids à ces prétentions exagérées et sera placé dans la balance pour obtenir pour les habitants de ces mêmes Etats l’écoulement le plus prompt de leurs produits, dût-on employer à cet effet les canaux anglais. Ce n’est pas sans difficulté que l’on peut se procurer des informations sur le commerce des chemins de fer de l’Etat de New-York, qui font la concurrence aux canaux, car les directeurs de ces lignes ne voudraient pas que les détails de leurs affaires fussent connus, dans la crainte que l’Etat s’apercevant qu’ils enlèvent trop aux canaux n’établît des péages qui leur ferait un dommage sensible. Les chemins de fer peuvent faire un commerce très considérable dans le transport de certaine espèce de fret, telle que la fleur : ils ne peuvent soutenir la concu-

“rence avec avantage contre le transport par eau du grain chargé en grenier. Du moment
“que la navigation est close, leur commerce doit subir une augmentation très marquée.

“En 1857, il est passé par le canal Erié 88,092 quarts de fleur, 6,673,827 minots de
“blé, 5,001,263 minots de blé d'inde, et 905,814 minots d'avoine, et malgré que ce chiffre
“énorme d'exportation ne soit pas en entier dirigé vers la mer, on ne peut cependant douter
“que la majeure partie n'ait pris cette route. Durant la même période, le canal d'Oswégo
“a donné passage à 301,530 quarts de fleur, 2,728,429 minots de blé, 1,850,394 minots de
“blé d'inde, et 12,257 minots d'avoine.

“En comparant ces chiffres à ceux du fleuve St. Laurent, on peut voir d'un coup-d'œil
“combien est minime la quantité qui se dirige vers la mer par ce débouché naturel, sans
“compter que la navigation à Québec s'ouvre aussi tôt et se ferme aussi tard que sur le
“canal Erié et la rivière Hudson.

“D'après le rapport canadien ci-dessus mentionné, la proportion du commerce des lacs
“qui prend la route de New-York est de six millions et demi de tonneaux contre un demi
“million qui passe par Québec : et cependant la moyenne sur les prix comparés du fret de
“Chicago à la mer est de 25 à 50 pour cent en faveur du St. Laurent.

“On ne peut nier que le peuple canadien ne comprenne toute la vitalité de cette
“question ; aussi je m'attends à voir le gouvernement de la province prendre cette année
“des mesures pour s'assurer au moins une meilleure part du commerce de transit de
“l'ouest que celle dont le Canada a joui jusqu'ici.”

(Copie.)

“J'ai reçu votre lettre du 28 courant et je vous adresse ci-inclus un relevé correct du
“tonnage des lacs, tel que pris sur nos registres de marine jusqu'au mois de novembre
“dernier. Depuis cette époque il a pu être réduit par des naufrages, et recevoir une légère
“augmentation par la construction. Nos registres de tonnage doivent être corrects ; il est
“probable qu'il n'est pas omis 2 pour cent sur tout le tonnage des lacs. Ce que je vous
“donne est une compilation faite par 10 hommes (inspecteurs) qui ont personnellement
“examiné tous ces bâtiments au moins une fois par année. Il y a aussi plusieurs barges
“sur le St. Laurent et des bateaux découverts sur les lacs employés au transport du gros fret
“qui ne sont pas compris dans ce relevé.

“Je ne puis répondre à votre seconde demande—sur la proportion dans laquelle se trou-
“vent les bâtiments tirant 8½ pieds, que par un estimé ou supputation.

“Nous avons ici dans le bureau de la chambre des assureurs des lacs un examen détaillé,
“écrit et imprimé, des dimensions de chaque bâtiment : en y recourant, et d'après la connais-
“sance générale que j'ai pu acquérir durant 21 ans d'expérience, je puis dire que sur cent
“bâtiments naviguant sur les lacs, 90 au moins tirent au-delà de 8½ pieds d'eau. Je vous
“prie de me faire tenir toute espèce de demandes auxquelles je pourrai répondre ; je serai
“très heureux de vous être utile.”

Abrégé du tonnage sur les lacs et le fleuve St. Laurent en octobre 1859.

	Nombre des bâtiments.	Tonnage.	Total du tonnage.
<i>Etats-Unis.</i>			
Vapeurs des lacs	41	39,477	
Vapeurs des fleuves	16	2,324	
Remorqueurs (à aubes)	9	1,825	
Traversiers (à aubes)	2	122	
Propulseurs des lacs	105	53,749	
Propulseurs des fleuves	7	550	
Remorqueurs des lacs (à hélice)	35	4,347	
Remorqueurs des fleuves (à hélice)	31	1,722	
Traversiers (à hélice)	2	568	
			104,684
Barques	43	17,515	
Bricks	79	22,860	
Goëlettes	832	174,258	
Sloops	4	152	
			214,785
Bâtiments américains	1,206	Tonnage.....	319,469
<i>Canada.</i>			
Vapeurs des lacs	22	10,188	
Vapeurs des fleuves	25	7,859	
Remorqueurs des fleuves (à aubes)	12	3,322	
Traversiers (à aubes)	3	2,288	
Propulseurs des lacs	14	4,285	
Remorqueurs des lacs (à hélice)	3	357	
Remorqueurs des fleuves (à hélice)	3	117	
			28,416
Barques	18	5,946	
Bricks	15	3,630	
Goëlettes	210	32,498	
Sloops	4	244	
			42,318
Bâtiments canadiens	329	Tonnage.....	70,734
Grand Total	1,535	.....	390,203

Oswégo, 20 février 1860.

A L'HONORABLE JOHN ROSE,
Commissaire des Travaux Publics,
Québec, Bas-Canada.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 20 du mois dernier.

L'Honorable Alvin Bronson, de cette ville, qui a fait pendant longtemps le commerce sur les lacs, a parcouru votre communication avec le plus grand soin: il y a répondu dans une lettre dont j'ai l'honneur de vous transmettre une copie ci-incluse et que je prends la liberté de vous signaler.

Voici mes réponses à vos diverses demandes:

Premièrement.—A l'époque où le canal Welland fut complété, en 1844, la moyenne de la capacité des bâtiments employés dans cette ligne d'affaires était d'environ 8,000 minots de blé.

Secondement.—Je vous renvoie à la cédule ci-annexée et marquée A, pour la proportion du commerce de transit par le canal Welland en 1844.

Troisièmement.—Environ un millier d'embarcations font ce commerce aujourd'hui sur les lacs; sur ce chiffre un quart ne peut passer par le canal Welland. Les trois quarts de tous les propulseurs des lacs Erié et Michigan sont aussi trop grands pour passer par le canal.

Quatrièmement.—Je vous renvoie à la cédule B ci-annexée pour la comparaison de l'augmentation des recettes des produits des grands lacs à Oswégo, Ogdensburg, et autres ports américains sur le lac Ontario, avec celles de Buffalo.

Cinquièmement.—La majeure partie de la diminution des recettes aux ports situés sur le lac Ontario doit être attribuée aux faibles dimensions des écluses du canal Welland, tandis que le canal Erié, par son élargissement et le bas prix de ses péages, attire presque tout le commerce. On n'a cependant qu'à améliorer le canal Welland de manière à pouvoir recevoir les propulseurs de grandes dimensions, et l'on peut être certain qu'une grande partie du commerce reprendra la route du lac Ontario.

Sixièmement.—Pas moins de la moitié des produits de l'ouest est embarquée sur des bateaux trop grands pour passer par le canal Welland.

Septièmement.—Le chemin de fer Welland n'accroîtra pas de beaucoup le trafic du lac Ontario, ni n'attirera le commerce déjà perdu : il ne diminue pas non plus la nécessité d'agrandir le canal Welland.

Huitièmement.—La chambre de commerce d'Oswégo est d'opinion qu'en vue de la classe actuelle des bateaux aujourd'hui en usage, et qui, suivant toute probabilité, devront servir à transporter les produits de l'ouest en rapport avec le commerce direct de l'Atlantique, la capacité des écluses du canal Welland devrait être portée à 225 pieds de long sur 40 pieds de large, et que la profondeur de l'eau ne devrait pas être moindre de 12 pieds.

J'ai l'honneur d'être,

—Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

O. H. HASTINGS,

Président de la Chambre de Commerce.

CEDULE A.

Statistiques correspondant à la 2e demande.

ÉTAT indiquant les chargements de grain (fleur réduite en blé) de Chicago, et les recettes de fleur et de grain à Buffalo et Oswégo durant une suite d'années :

	Chargements de Chicago.	Recettes à Buffalo.		Recettes à Oswégo.		
	Grain.	Fleur.	Grain.	Fleur.	Grain.	
1836		139,178	543,461	Les statistiques ne datent que de 1848.		
1837		126,805	550,660			
1838	78	277,620	974,751			
1839	3,678	294,125	1,117,262			
1840	10,000	597,742	1,075,888			
1841	40,000	730,040	1,852,325			
1842	586,907	734,308	2,015,898			
1843	688,907	917,517	2,055,025			
1844	923,494	915,030	2,335,568			
1845	1,024,620	746,750	1,848,040			
1846	1,599,819	1,374,529	6,493,522			
1847	2,243,201	1,857,000	9,868,187			
1848	3,001,740	1,249,000	7,396,026			
1849	2,279,111					
1850	1,830,938	1,103,039	6,637,904			
1851	4,646,291	1,258,224	10,449,661		389,929	4,312,329
1852	5,873,141	1,299,513	13,892,947		272,343	4,253,298
1853	6,412,181	975,557	11,078,741		391,245	4,619,127
1854	12,932,320	739,756	18,533,455	167,267	4,619,127	
1855	16,633,700	936,761	20,788,473	224,643	7,867,408	
1856	21,583,221	1,126,048	20,123,667	202,930	8,383,671	
1857	18,032,678	845,953	18,348,930	101,363	5,592,903	
1858	20,035,116	1,551,590	19,712,727	96,663	8,959,176	
1859	16,663,795	1,415,482	14,473,913	64,951	12,632,305	
					7,736,057	
					10,829,125	
					7,021,067	

Les produits reçus du Canada sont compris dans les chiffres ci-dessus.

CÉDULE B.

Statistiques correspondant à la 4e demande.

ÉTAT indiquant les chargements de grain (blé réduit en fleur) sur le lac Ontario, comprenant les recettes à Oswégo, Ogdensburg, Cap Vincent, Rivière Genesee et Montréal, durant les quatre dernières années, ainsi que les recettes de grain à Buffalo seulement pour la même période :

	Chargements sur le lac Ontario.	Recettes à Buffalo.
1856.....	23,700,382	20,125,667
1857.....	18,044,354	15,348,930
1858.....	21,872,991	19,712,727
1859.....	14,800,000	14,473,913

Le tableau ci-dessus comprend les mouvements de produits canadiens.

A. M. O. H. HASTINGS,

Président de la Chambre de Commerce d'Oswégo.

MONSIEUR,—J'ai étudié avec soin la communication dans laquelle le département des travaux publics du Canada demande des informations au sujet de l'agrandissement projeté du canal Welland, et j'ai l'honneur de vous dire que les statistiques de commerce que l'on y demande seront obtenues plus facilement là où sont recueillis les documents de commerce que partout ailleurs. Cependant, je fournirai au commissaire des travaux publics, par votre canal, les informations diverses que j'ai pu acquérir par ma propre expérience sur ce sujet jusqu'à ce jour.

Et d'abord, je dirai que les statistiques de commerce, quelque soignées qu'elles soient, ne peuvent que fournir de pauvres données pour guider le jugement ou l'action sur ce sujet, à cause des améliorations rivales sans nombre, tant rapprochées qu'éloignées, qui ont été faites depuis que le canal est en opération, de la politique sans cesse changeante et inconstante des législatures, bureaux et corporations de canaux, dans l'administration de ces mêmes entreprises.

Nous en avons un exemple dans notre législature et les commissaires du canal, qui inaugurèrent un tarif qu'ils mirent en force pendant plusieurs années et qu'ils modifièrent jusqu'à ce que le canal Welland et le St. Laurent entrèrent en concurrence : ils remplacèrent ce tarif de revenu par un tarif protecteur. Puis, lorsque les chemins de fer furent multipliés dans l'Etat et exemptés des droits de canal imposés par leurs chartes, le tarif protecteur dût s'étendre davantage jusqu'à ce que le revenu devint presque imaginaire. Aussi, à l'heure qu'il est, la question qui se présente est-elle une des plus difficiles à résoudre : car il s'agit de savoir si la dette de notre canal sera couverte par une taxe générale, ou si l'on doit rétablir le tarif de revenu, le fortifier et le protéger par la réimposition des péages du canal sur les chemins de fer.

Ce qui complique le sujet encore davantage et défie tous les calculs pour l'avenir, c'est que les grandes lignes de chemins de fer se sont mis à se faire mutuellement de la concurrence ainsi qu'aux canaux et aux lacs pour le commerce de la vallée du Mississippi. Elles en transportent les produits et les marchandises presque gratuitement ; mais elles exigent des Etats et provinces qui leur accordent leurs franchises, sous prétexte de bien public, de les rémunérer, au moyen de charges très élevées dont elles frappent leurs produits et marchandises, des sacrifices qu'elles font pour obtenir ce trafic lointain.

D'après cette *théorie*, le commerce de leurs propres Etats et provinces appartient à ces lignes de voies ferrées, et est susceptible de payer n'importe quelle taxe, tandis que tout le commerce de l'ouest est un profit clair. Aussi, les *effets* d'un tel raisonnement poussé à l'extrême, n'iront à rien moins qu'à transporter les champs de blé et les moulins à farine de l'est dans la vallée du Mississippi, à convertir l'état de New-York et le Haut-Canada en champs de pâturages dont les produits ne consisteront qu'en beurre, fromage, laine et animaux, laissant aux chemins de fer le soin de tirer le meilleur parti possible de leurs pratiques de l'ouest, après avoir ainsi tué la poule pour avoir les œufs d'or. Un système aussi pernicieux ne peut durer. L'indignation populaire ou la ruine des voies ferrées devra y mettre fin

Concurrence.

Après ces préliminaires sur les statistiques de commerce, je vais maintenant discuter le sujet principal, l'agrandissement du canal. Et d'abord, je dois admettre comme principe évident que les grands lacs aussi bien que les grands fleuves ou rivières sont supérieurs comme voies de commerce en général aux voies artificielles, soit canaux, soit chemin de fer, dont la construction, les réparations et l'administration entraînent de si grands frais.

Sous le rapport du prix de transport à partir des plus bas, voici la classification des différentes voies :

Premièrement.—Navigation sur l'océan.

Secondement.—Lacs, rivières et détroits.

Troisièmement.—Chemin de fer.

Quelques comparaisons entre les prix de transport sur les lacs, rivières et détroits et ceux des chemins de fer, feront mieux comprendre cette proposition.

Le prix actuel que coûte le transport d'un quart de fleur d'Albany à Boston, par chemin de fer, est de 30 cents : distance, 200 milles. Par eau, un transport fait sur fleuve, détroit et océan, et qui aboutit à New-York, le prix ordinaire d'un quart de fleur est de 15 cents : distance, 600 milles. D'Albany à New-York le prix ordinaire d'un quart de fleur par la rivière est de 7 cents ; distance, 150 milles. En hiver, par le chemin de fer, il est de 30 cents. En été, la concurrence étant nulle, il s'ensuit qu'il n'y a pas de prix : en prenant le chemin de fer Western d'Albany à Boston, comme donnée, le prix en été serait de 22½ cents contre celui de 7 cents par eau.

Le 23 novembre 1859, plusieurs chemins s'étant entendus pour transporter le bœuf de Chicago à Boston, à 44 cts. par 100 lbs., ils répartirent cette charge comme suit :

Ils allouèrent au Michigan Central de Chicago à Détroit 283 milles, 14 cts.

Pour le lac Erié, de Détroit à Buffalo - - - - - 350 " 5 "

Au New-York Central - - - - - 298 " 15 "

Au chemin de fer Western à Boston - - - - - 200 " 10 "

—
44 cts.

A la même date le bœuf était transporté de Chicago à New-York, pour 100 lbs., à raison de 39 cts. répartis ainsi :

Michigan, Central de Chicago à Détroit - - - - - 283 milles 13 cts.

Lac Erié, Détroit à Buffalo - - - - - 350 " 5 "

Chemin de fer Central de New-York et de l'Hudson - 500 " 21 "

—
39 cts.

Les chemins de rive au-delà des lacs et du Mississippi, où la concurrence est faible, demandent ordinairement environ 10 cts. par minot pour transporter le blé à 100 milles, pendant qu'un bateau n'en demande que 10 pour transporter un minot de blé à travers quatre grands lacs, sans compter le péage du canal Welland de 2 cts., à une distance de plus de 1,200 milles.

Ces faits suffisent, j'espère, pour faire comprendre le sujet du coût comparatif de ces deux modes de transport.

Il est un autre élément dont le rôle n'est pas moins important dans la rivalité au sujet du commerce de la vallée du Mississippi, et qui consiste dans la topographie du pays et la situation des lacs.

Les lacs Supérieur et Michigan bornent cette vallée à l'est, et s'étendent d'une latitude élevée à plusieurs cents lieues au sud, parallèlement au fleuve, et près de l'endroit où les marchés de l'est et du nord cessent d'attirer le commerce du fleuve et du golfe. Aussi, pour détourner ce commerce de ces voies naturelles et sûres, faut-il que le chemin de fer fasse un grand détour pour doubler les lacs, ou bien briser leur ligne et confier leur fret à une traversée *courte*, mais comparativement dispendieuse.

La nature des voyages de peu de durée se trouve expliquée plus loin. Tous les faits ci-dessus prouvent donc que les chemins de fer ne peuvent soutenir avantageusement la concurrence pour ce commerce lointain, et il ne serait que sage de leur part d'abandonner une lutte qui ne peut qu'entraîner de lourdes dépenses, provoquer des représailles et se

terminer par la perte d'une partie de leur commerce naturel et diminuer en fin de compte leur tarif sur le reste.

Les chemins de fer ont un champ légitime où, bien administrés, ils peuvent fleurir. C'est à eux qu'il appartient de faire franchir au commerce l'espace qui se trouve entre le Mississippi et les lacs, et entre les lacs eux-mêmes, le St. Laurent et l'Atlantique, ces voies naturelles et peu coûteuses, vers les différents marchés.

Ils ont droit au fret qui se trouve sur leur parcours et hors de la portée des voies ci-dessus mentionnées ; c'est à eux qu'appartient le transport des effets précieux et fragiles qui demandent de la vitesse et de la promptitude, ainsi que le monopole des voyageurs et de tout le trafic d'hiver. Telle sera la condition relative des routes rivales lorsque la concurrence aura cessé et que le commerce aura trouvé sa voie d'écoulement naturelle et propre, quel que soit le sort des parts et des actionnaires. Les canaux à navires ou à bateaux n'ont jamais été creusés comme routes rivales à celles creusées par la nature, mais bien comme tributaires pour les alimenter ou les unir et étendre leur ligne. C'est ainsi que les canaux à navires de Ste. Marie, de Welland et du St. Laurent relient les lacs l'un à l'autre et tous ensemble à l'océan.

Malgré que les canaux à bateaux de New-York fasse communiquer les lacs avec la mer, et que les canaux d'Ohio, Indiana et Illinois les relient avec le Mississippi ; cependant ces mêmes canaux ne laissent pas que de fortifier et aider les grandes routes rivales telles que le St. Laurent, l'Hudson et le Mississippi. Concurrents dignes de louange et contribuant pour beaucoup au bien-être du pays, on ne doit pas oublier leur influence dans le sujet qui nous occupe.

Après ce que je viens de dire, il me semble inutile de conclure que la route des lacs, une fois le canal Welland approfondi et agrandi, pourra soutenir la concurrence avec de grands avantages.

Chemin de fer Welland.

Il peut être prudent de restreindre ou limiter l'agrandissement du canal sous certains rapports, à cause des services que le chemin de fer peut rendre en allégeant les bâtiments surchargés, dans les circonstances assez rares où les eaux des lacs sont hautes et que les ports permettent de faire de gros chargements, ou lorsqu'un bâtiment de grandes dimensions prend un chargement pour un voyage océanique. Je suis d'opinion que le blé d'inde, article très important, exigera un coût additionnel pour l'avantage d'être élevé, transporté et transbordé dans un autre bâtiment, à mi-chemin.

Je ne crois pas que l'on puisse faire alimenter les lignes de bâtiments sur les grands lacs par les chemins de fer, soit avec les marchandises, soit par des produits d'agriculture, et cela pour les raisons suivantes :

Le prix du fret dépend pour beaucoup de la longueur du voyage : aussi, le long voyage est-il le moins coûteux, comparativement à la distance. D'un autre côté, les frais qu'entraînent le chargement et le déchargement constituent un item important dans les dépenses du voyage et sont les mêmes pour aucune distance de chemin.

Exemple :—Un navire chargé de blé à Chicago demande 7 cents par minot pour le transporter à Détroit ; il sera très bien rémunéré, si on lui donne 2 cents de plus par minot pour pousser jusqu'à Buffalo ou au canal Welland, et un autre cent pour traverser le lac Ontario, les charges du canal Welland à part. D'où il suit que c'est le point le plus éloigné qui possède le plus d'avantage pour le commerce. De même un long voyage composé de deux petits, hausserait les frais de transport sans ajouter peu ou point à la célérité. Un nouveau voyage à travers le lac Ontario entraînerait une dépense de 3 ou 4 cents par minot de blé, au lieu d'un cent pour un voyage non interrompu.

La conséquence est que le court voyage qu'il faut faire à travers le lac Michigan pour relier le trafic des chemins de fer est dispendieux.

Echelle de l'agrandissement.

Une grande divergence d'opinion règne parmi les hommes de l'art sur la grandeur de l'écluse et du canal qui conviendrait le mieux aux besoins de ce commerce : quelques uns, dont on doit respecter l'avis, demandent des écluses de la grandeur de celles de Ste. Marie,

afin de pouvoir livrer passage aux grands bateaux à vapeur à passagers. Je pense qu'au contraire on devrait agrandir le canal de manière à le rendre propre au commerce de fret des propulseurs, en même temps qu'aux voiliers, qui continueront probablement à se partager ce commerce en proportions égales.

Il est vrai que l'agrandissement du canal agit en raison égale sur le prix, qu'il demande plus de fonds et beaucoup plus de temps pour être achevé, et que lorsque des accidents arrivent, ils sont plus sérieux dans leurs effets.

Mais on sait aussi que si le canal est trop petit, malgré qu'il ait été fini plus aisément et plus promptement, on ne pourra atteindre le but que l'on se proposait, de soutenir la concurrence.

Je suis d'opinion qu'une écluse de 225 pieds de long, avec 11 pieds d'eau au-dessus du busc, aurait les dimensions convenables; une largeur de 35 à 36 pieds serait suffisante, dans le cas où on ne jugerait pas à propos de lui donner celle des écluses du St. Laurent, qui ont 45 pieds, et qui servirait au passage des vapeurs à aubes de petites dimensions; il ne se présente d'ailleurs aucun obstacle sérieux sous le rapport de l'alimentation ou du courant. Depuis l'agrandissement des écluses en 1844, le tonnage de nos vaisseaux ainsi que leur capacité est allé en croissant de 8 ou 9,000 minots à 15 ou 16 mille, charge ordinaire des bâtiments qui se construisent aujourd'hui.

Durant cette augmentation rapide des dimensions des bâtiments, la profondeur de l'eau du canal et des écluses n'a été augmentée que d'un pied, de 9 à 10 pieds. Le passage des bâtiments de première grandeur n'est pas aussi facile qu'on devrait s'y attendre.

La plupart des ports des lacs, de même que les battures de St. Clair, exigent des dépenses considérables et souvent répétées pour maintenir une profondeur de 11 pieds d'eau, excepté durant le temps où les lacs possèdent un niveau élevé; ces périodes ne sont ni fréquentes ni de longue durée. Il y a des exemples de propulseurs qui y sont passés, tirant plus de 11 pieds: mais ces cas font l'exception. L'expérience a prouvé que les bâtiments longs et plats peuvent naviguer sur la mer avec sûreté et rapidité, et que la quille mobile remplace avantageusement la quille fixe. L'expérience prouve encore que les bâtiments de grandes dimensions sont les plus avantageux, et on cite le fait rare de bâtiments passant régulièrement à travers le canal Welland avec 18,000 minots de blé, grésés en voiliers, barque ou goëlette.

Votre très obéissant serviteur,

Oswégo, 16 février 1860.

(Signé,) ALVIN BRONSON.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
STE. CATHERINE, 22 février 1860.

A l'Honorable JOHN ROSE,
Commissaire des Travaux Publics, Québec.

MONSIEUR,—Je vous envoie les informations suivantes en réponse aux demandes contenues dans votre lettre du 20 janvier dernier, adressée aux chambres de commerce d'Oswégo et Ogdensburgh.

1o. "Lors de l'achèvement du canal Welland en 1844, quel était le nombre et la grandeur moyenne des bâtiments (engagés dans cette branche d'industrie) sur les lacs Michigan, Huron et Erié, employés au transport des produits, soit par la voie de Buffalo ou du lac Ontario."

Réponse.—Le canal Welland élargi a été ouvert au commerce dans le printemps de 1845. Le nombre des voiliers sur le lac Erié et en haut du canal Welland, était en 1844 comme ci-après:—

109 Bâtiments, d'au-dessus de 100 tonneaux chacun, d'une capacité de	-	16,173 tonx.
118 do d'au-dessous de 100 do do do	-	8,388 do
6 Propulseurs d'une capacité de	- - - - -	1,417 do
1 Barque do do	- - - - -	377 do
234 Bâtiments et Propulseurs do do	- - - - -	26,355 do

Des vaisseaux ci-dessus, 42 passèrent le canal en 1844, et leur jaugeage était de 4,001 tonneaux.

Bâtiments du lac Ontario passant le canal Welland.

119 Bricks et goëlettes de la capacité de	- - - - -	15,844 tonx.
8 Propulseurs	- - - - -	880 do
<u>127</u>		<u>16,724 tonx.</u>

En sus du nombre ci-dessus, il y a eu :

8 gros bricks qui n'ont pu passer par le canal, en 1844, de 4,050 tonneaux de chargement.

Cette liste ne comprend pas les vapeurs à passagers qui naviguent sur tous les lacs.

Une fois le canal agrandi, tous les bâtiments propulseurs, ci-dessus et au nombre de 361, ont pu passer à l'exception de 8 gros bricks du lac Ontario, dont l'un cependant après certains changements fut rendu propre à la navigation du canal.

2. " Dans quelle proportion ce commerce, depuis 1844, a-t-il passé par le canal Welland, en classant chaque année ? "

Réponse.—Le tableau suivant montre la proportion dans laquelle ce commerce a passé par le canal; je n'ai aucune information quant aux données de tout le commerce.

	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
Bâtimens et ba- teaux de toutes sortes	4276	3610	3905	4214	3280	2278	4761	5693	6162	6714	5863	6779	6766	6239	5700	3758
Passagers .....	.....	.....	.....	.....	2487	1640	1938	4758½	6543	19631	5638	15276	17424	17232	10599	1074
Fret, tonneaux...	228571½	243741½	318095	343852	307611½	351596½	399600	691627½	743060	905518	797210	849333	976705	901072	855112	1012201½
Tonnage des bâ- timens de toutes sortes	327570	312571	385969	453584	372854	468410	587100	772623	894193	1063624	947738	1051467	1179246	1148434	1148771	988560

Dans le rapport de 1859, il est possible qu'il y ait une différence dans le tonnage et le nombre des bateaux comparés avec le rapport fait au bureau de l'inspecteur général. On explique cette différence parce qu'ils ont compris dans leur rapport les radeaux, etc., dont mon tableau ne fait aucune mention.

“ 3.—Quelle est l'estimation du tonnage actuel et la grandeur moyenne des bâtiments employés à ce commerce ; la proportion de ceux qui passent le canal Welland ; et aussi la proportion de ceux qui sont trop grands pour y passer ?”

Réponse.—Le tonnage des bateaux à vapeur et à voiles, voyageant au-dessus de Montréal, est comme suit :

Au-dessus du Canal Welland.

67	Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	41,171	Ton'x.
145	Propulseurs	“ - - - - -	54,330	“
794	Voiliers	“ - - - - -	180,273	“
<hr/>				
1,006			275,774	Ton'x-

En bas du Canal Welland.

63	Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	25,899	Ton'x.
52	Propulseurs	“ - - - - -	12,874	“
371	Voiliers	“ - - - - -	76,552	“
<hr/>				
486			115,325	Ton'x.

Au-dessus du Canal Welland et qui peuvent passer.

8	Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	1,384	Ton'x.
60	Propulseurs	“ - - - - -	6,368	“
671	Voiliers	“ - - - - -	132,410	“
<hr/>				
739			140,162	Ton'x.

En bas du Canal Welland et qui peuvent passer.

6	Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	1,872	Ton'x.
47	Propulseurs	“ - - - - -	10,722	“
371	Voiliers	“ - - - - -	76,552	“
<hr/>				
424			89,146	Ton'x.

Au-dessus du Canal Welland et qui ne peuvent passer.

69	Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	39,787	Ton'x.
85	Propulseurs	“ - - - - -	47,962	“
123	Voiliers	“ - - - - -	47,863	“
<hr/>				
267			135,612	Ton'x.

En bas du Canal Welland et qui ne peuvent passer.

57	Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	24,027	Ton'x.
5	Propulseurs	“ - - - - -	2,152	“
0	Voiliers	“ - - - - -	0,000	“
<hr/>				
62			26,179	Ton'x.

Bateaux à vapeur et à voiles sur tous les lacs qui ne peuvent passer par le Canal Welland.

116	Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	63,814	Ton'x.
90	Propulseurs	“ - - - - -	50,114	“
123	Voiliers	“ - - - - -	47,863	“
<hr/>				
329			161,791	Ton'x.

Bateaux à vapeur et à voiles, sur tous les lacs, qui peuvent passer le Canal Welland.

14 Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	3,256 Ton'x.
107 Propulseurs, " "	- - - - -	17,090 "
1042 Voiliers " "	- - - - -	208,962 "
<hr/>		
1,163		229,308 Ton'x.

Nombre aussi exact que possible de Vapeurs et Propulseurs employés comme Traversiers et Remorqueurs, et qui ne peuvent transporter de fret.

15 Vapeurs à aubes, capacité	- - - - -	1,910 Ton'x.
63 Propulseurs, " "	- - - - -	5,968 "
<hr/>		
78		7,878 Ton'x.

4.—“ L'état des recettes de produits venant des grands lacs à Oswego, Ogdensburg ou autres ports américains sur le lac Ontario, augmente-il en proportion de celles de Buffalo? Pouvez-vous m'adresser les rapports qui établissent la différence ?”

Réponse.—Je n'ai aucun renseignement qui me permette de répondre à cette question.

5.—“ Dans le cas contraire, attribuez-vous la baisse au défaut de grandeur du canal Welland, ou à l'élargissement du canal Erié, ainsi qu'aux grandes facilités de transit aux ports de mer créées par l'augmentation des voies ferrées? Est-ce qu'on n'a pas doté les ports du lac Ontario d'avantages semblables ?”

Réponse.—Le commerce des lacs supérieurs aux ports inférieurs a été considérable; les fluctuations qu'il a subies résultaient en grande partie des mauvaises récoltes et de l'embarras des affaires.

La baisse du commerce d'Oswégo, si elle a lieu (ce que je ne sais nullement, n'ayant pas d'informations à ce sujet), peut être attribuée sous quelques rapports aux dimensions actuelles du “ Canal Welland ” et à l'élargissement du “ Canal Erié,” et “ aux facilités de transit qu'on y a créées jusqu'à la mer.” Il est possible que si la capacité du Canal Welland était augmentée, les avantages qu'il présenterait seraient plus grands pour le chargement des ports des lacs supérieurs aux lacs inférieurs, et il n'y a pas le plus léger doute qu'une fois créés, de tels avantages feraient augmenter considérablement le commerce du canal Welland.

La question de savoir si cette augmentation de commerce justifierait la dépense qu'entraînera l'agrandissement du canal mérite beaucoup d'attention.

Dans mon humble opinion, je ne crois pas qu'avec les améliorations qui existent en ce moment cette dépense soit raisonnable, malgré que je sache que la question a été fort agitée par des personnes qui ne calculent ni le coût ni les résultats, et qui veulent avant tout que la chose se fasse.

Les raisons sur lesquelles j'appuie mon opinion, sont les avantages actuels qu'offrent le canal Welland (qui suffiraient à trois fois plus de trafic que celui qu'il s'y est fait jusqu'à présent) et les facilités de transport de l'ouest à l'Océan par une foule de chemins de fer qui se font concurrence pour le fret et dont on compte cinq en Canada et quatre aux Etats-Unis. Ceux-ci ont de plus l'avantage de pouvoir continuer le transport du fret durant la saison d'hiver, outre que durant la navigation ils peuvent entrer en concurrence avec les canaux en prenant le fret à des taux ruineux.

Le transport des produits opéré durant l'hiver par les chemins de fer fait que le surplus ne suffit pas (comme jadis) pour rendre le fret rémunérateur; une dépression considérable dans les affaires maritimes s'en est suivie, et a porté de graves atteintes au commerce du Canal.

En outre, les facilités de transactions qu'offrent les autres routes aux armateurs des produits de l'ouest, tendent à ravir le commerce au canal Welland. Comme il est impossible au gouvernement d'aider en avances d'argent les armateurs de l'ouest dont les vaisseaux passent le canal Welland, il résulte que le commerce du canal continuera de souffrir tant que des avances de cette nature seront faites sur les produits transportés par d'autres routes. On est d'opinion que les facilités de transport des “ Ports du lac Ontario ” suffisent, à l'exception de la profondeur de l'eau au busc des écluses des canaux du St. Laurent, qui devrait être portée à pas moins de 10 pieds.

6.—“ Dans quelle proportion les produits sont-ils transportés dans des bâtiments auxquels leurs dimensions ne permettent pas de passer le canal Welland ? ”

Réponse.—Je n'ai aucun moyen de répondre à cette question.

7.—“ Croyez-vous que le chemin de fer Welland doive attirer le commerce vers le lac Ontario, ou que les avantages qu'il offre rendent moins impérieux l'agrandissement du canal Welland ? ”

Réponse.—A cause des avantages qui ont été créés et dont j'ai parlé dans ma réponse à la question No. 5, je considère que le chemin de fer Welland devra attirer le commerce vers le lac Ontario; et comme je l'ai remarqué dans ma réponse susdite, je ne crois pas que l'agrandissement du canal Welland soit nécessaire.

8.—“ Considérant l'espèce de bâtiments dont on se sert actuellement et qui, suivant toute probabilité, seront dorénavant employés sur les lacs Supérieur, Michigan et Huron, en rapport avec le commerce direct de l'Atlantique, quelle grandeur et quelle profondeur faudrait-il, à votre avis, donner au canal ? ”

En réponse à cette question, comme je l'ai déjà dit, je ne crois pas que le canal Welland doive être agrandi. Si on en décide autrement, il y a deux points importants qu'il faudra régler avant de déterminer les proportions de l'agrandissement; d'abord, devra-t-on l'accommoder pour le passage des vapeurs à aubes de première classe ou seulement pour des propulseurs ?

Dans le premier cas, les écluses devront avoir la même grandeur que celles du canal du Sault Ste. Marie, 350 pieds de long, 75 pieds de large et pas moins de 12½ pieds au-dessus des buses.

Comme cette classe de vapeurs convient plus aux passagers qu'au fret, la construction d'écluses de grandeur convenable à la navigation des propulseurs semble plus expédiente, et serait, à mon avis, la meilleure dimension à donner à l'agrandissement. Ce point arrêté, la capacité des écluses n'a pas absolument besoin d'avoir plus que 250 pieds de long, 50 de large, et 12½ pieds d'eau au-dessus des buses.

Au moyen de telles dimensions, il n'y aurait plus que 3 propulseurs en haut du canal qui n'y pourraient passer, étant chacun de 270, 265 et 260 pieds.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

S. D. WOODRUFF.

N.

Le tableau suivant indique la date du départ et de l'arrivée, la longueur du voyage, le nombre de passagers et le chargement transportés par les steamers de la compagnie des océaniques de Montréal pendant la saison de 1859, par le St. Laurent.

STEAMER.	Parti de Liverpool.	Arrivé à Québec.	Passage.		Nombre de passagers.	Chargement de retour.		Total.	Parti de Québec.	Arrivé à Liverpool.	Passage.		Nombre de passagers.	Barils d'alcalis.	Barils de fleur.	Minots de grain.	Tinettes de beurre.	Douves d'étalon.	Balles de caoutchouc.	Barils de lard &c.	Tonneaux de divers.											
	jours	heurs	Poids.	capacité		jours	heurs		Poids.	capacité	jours	heurs		jours	heurs	Barils de fleur.	Minots de grain.	Tinettes de beurre.	Douves d'étalon.	Balles de caoutchouc.	Barils de lard &c.	Tonneaux de divers.										
North Briton.....	Avr 20	Mai 2	11	15	184	356	747	1103	Mai 14	Mai 25	11	2	201	783	.....	.....	.....	.....	175	19	.....	25					
Anglo Saxon.....	" 27	" 9	11	16	99	122	136	258	" 21	Jun 1	10	11	94	650	.....	548	.....	.....	Pas de rapport	7	.....	28						
Nova Scotian.....	Mai 4	" 16	12	11	119	362	167	529	" 28	" 8	11	0	358	990	.....	.....	8774	.....	Pas de rapport	17	498	45							
North American.....	" 11	" 22	11	7	114	285	137	422	Jun 4	" 14	10	3	125	688	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	8	.....	20					
Hungarian.....	" 18	" 30	12	2	105	364	161	525	" 11	" 20	9	6	156	870	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	16	978	45						
Indian.....	" 25	Jun 6	12	8	92	393	263	656	" 18	" 29	10	6	114	631	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	15	74	25						
North Briton.....	Jun 1	" 11	10	8	134	321	186	507	" 25	Juil. 5	10	6	77	429	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	13	.....	250					
Anglo Saxon.....	" 8	" 18	10	5	115	536	233	769	Juil. 2	" 11	9	5	99	354	3000	.....	.....	.....	Pas de rapport	7	49	160							
Nova Scotian.....	" 15	" 27	12	7	125	503	207	710	" 9	" 19	10	3	127	294	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	18	.....	50					
North American.....	" 22	Juil. 3	11	6	120	200	195	395	" 16	" 27	10	14	99	660	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	16	.....	30					
Hungarian.....	" 29	" 8	9	14	133	139	367	506	" 23	AOût 1	9	6	101	293	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	36	.....	60					
Indian.....	Juil. 6	" 18	11	17	126	275	315	590	" 30	" 10	11	4	82	1005	2000	5000	.....	.....	Pas de rapport	14	.....	25							
North Briton.....	" 13	" 24	10	23	185	223	353	576	AOût 6	" 16	10	1	51	650	.....	6680	.....	.....	Pas de rapport	15	290	35							
Anglo Saxon.....	" 20	" 30	10	6	147	166	634	800	" 13	" 23	9	6	58	435	2000	.....	.....	.....	Pas de rapport	15	.....	48						
Nova Scotian.....	" 27	AOût 7	11	7	158	93	847	940	" 20	" 30	9	21	79	151	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport	23	.....	30					
North American.....	AOût 3	" 13	10	6	140	195	771	966	" 27	Sept. 6	10	2	74	638	3139	.....	.....	.....	Pas de rapport	14	.....	35						
Hungarian.....	" 10	" 20	10	9	211	221	899	1120	Sept. 3	" 13	9	18	108	528	2256	.....	.....	.....	Pas de rapport	18	211	35							
Indian.....	" 17	" 29	11	15	141	301	826	1127	" 10	" 20	9	16	102	363	4915	148	.....	.....	Pas de rapport	19	.....	30							
North Briton.....	" 24	Sept. 5	11	21	233	136	672	808	" 17	" 29	11	8	71	423	247	1840	.....	.....	Pas de rapport	15	22	40								
Anglo Saxon.....	Sept. 1	" 12	11	15	200	269	582	851	" 24	Oct. 4	10	3	101	484	449	6870	.....	.....	Pas de rapport	11	80	25								
Nova Scotian.....	" 7	" 22	14	6	179	166	492	658	Oct. 1	" 14	10	8	102	389	1518	4788	.....	.....	Pas de rapport	20	.....	30							
North American.....	" 14	" 25	11	6	100	246	398	644	" 8	" 20	10	0	87	352	3869	4974	.....	.....	Pas de rapport	14	.....	10							
Hungarian.....	" 21	Oct. 1	10	3	117	244	371	615	" 15	" 27	11	18	144	693	2224	6944	.....	.....	Pas de rapport	14	16	4								
Indian.....	" 28	" 10	11	17	130	392	305	698	" 22	Nov. 3	11	22	88	903	2601	8304	.....	.....	Pas de rapport	22	.....	5							
North Briton.....	Oct. 5	" 16	11	5	118	274	293	567	" 29	" 11	13	5	121	417	2105	22124	.....	.....	Pas de rapport	16	.....	4							
Anglo Saxon.....	" 12	" 23	10	11	96	231	273	504	Nov. 5	" 15	10	7	102	695	574	20030	.....	.....	Pas de rapport	10	.....	35							
Nova Scotian.....	" 19	" 29	10	7	121	96	211	307	" 12	" 23	10	17	128	429	1526	7728	.....	.....	Pas de rapport	8	14	60								
North American.....	" 26	Nov. 7	10	20	99	190	348	538	" 19	" 30	10	18	101	789	1880	8202	.....	.....	Pas de rapport	7	.....	23							
									28 voy., moy.				28 voy., moy.																			
									3644	11 5		3644		730011389	18689		3150		15986		34303		112954		4868		427		2232		1212	

REPONSE

A une adresse de Assemblée Législative, datée le 12 mars 1860, pour un état des dépenses pour les quais en bas de Québec.

Par ordre,

C. ALLEYN,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Québec, 23 mars 1860.

ÉTAT indiquant les montants payés à même la caisse publique pour la construction des divers quais en bas de Québec ; pour les réparer ; pour les surveiller ; aussi, le revenu en provenant.

Noms.	Construction.			Réparations jusqu'au 1er janvier 1858.			Répar. durant 1858.	Répar. durant 1859.	Surveillance.	Revenu.
	£	s.	d.	£	s.	d.	\$	cts.		
Quai à la Malbaie.....	11034	17	0	1786	19	0	369 77	Point de rapport.	Point de rapport.
“ Eboulements.....	14578	2	9	1122	5	4	203 30	.....	
“ Berthier	7791	17	1	.....	.....	.....	.....	.....
“ L'Islet	26096	6	11	.....	.....	.....	.....	.....
“ Pointe aux Ori- gnaux	52992	3	0	.....	.....	2800 00	.....	.....
“ Rivière du Loup.	39113	1	9	1301	15	0	.....	.....
“ Rimouski	25611	4	0	.....	.....	.....	.....	.....
Dépense générale à Berthier, l'Islet, Pointe aux Ori- gnaux et Rivière du Loup. }	1524	0	2	.....	.....	.....	.....	.....
Surintendance, etc.....	10145	4	3	.....	.....	.....	.....	.....
	£188,886	16	11	£4219	19	4	.....	.....
	or \$755,547	39		or \$16,879	87		\$3003 30	\$369 77		

T. TRUDEAU,

Secrétaire.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 21 mars 1860

R É P O N S E

A une Adresse de l'Assemblée Législative, datée le 12 mars 1860; pour un état des sommes payées à M. Baby à compte des remorqueurs à vapeurs.

Par ordre.

C. ALLEYN,

Secrétaire.

SECRÉTÉRIAT PROVINCIAL,

Québec, 23 mars 1860.

ETAT des différentes sommes payées à M. François Baby à même la caisse publique pour le service du remorquage en bas de Québec, à dater du commencement du contrat jusqu'à cette date, du montant payé chaque année comme aide directe, en vertu du contrat de M. Baby; du montant payé chaque année à même les fonds publics en compensation de la réduction des taux exigés des propriétaires de navires. Aussi, du montant avancé par le gouvernement pour la construction des steamers de M. Baby.

Date	Description	No.	£ s. d.	1854.	Description	No.	£ s. d.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
1854. 26 Août	Certificat	9835	5000 0 0	1854.	Bonus pour le service du remorquage '54		7965 0 0					
1854. 16 Nov.	do	10200	1680 0 0									
1854. 10 Jan.	do	10398	1285 0 0									
			7965 0 0									
1855. 31 Août	Certificat	11512	5650 0 0	1855.	do do 6 mois en 1855.		5650 0 0					
1855. 11 Mars.	To	11956	5650 0 0	1855.	do do		5650 0 0					
1856. 20 Mai	Certificat	11565	11300 0 0	1856.	Bonus pour le service du remorquage '56		11300 0 0					
1856. 11 Mars.	do	13561	6000 0 0									
1856. 12 Mai	do	13794	12000 0 0									
1856. 12 Jul.	do	14139	6000 0 0									
1856. 11 Oct.	do	14727	11300 0 0									
			41300 0 0									
1857. 1 Janv.	Balance		30000 0 0	1857.	Bonus pour le service du remorquage '57		11300 0 0					
1857. Dec.	Certificat	1367	2096 2 7	1857.	Per centage sur le tarif de 1857		2096 2 7					
			32096 2 7		Balance		18700 0 0					
1858. 1 Janv.	Balance		18700 0 0	1858.	Bonus for 1858		300 0 0					
1858. 6 Avril	Certificat de Balance de Bonus pour 1857	55	11300 0 0	1858.	Balance		11300 0 0					
1858. " "	do	1372	11300 0 0									
1858. " Août	do Bonus pour 1858	2637	6300 0 0									
	MOINS—Versements		5000 0 0									
			35300 0 0									
1859. 1 Janv.	Balance reportée		24000 0 0									

Date	Description	No.	\$ cts.	1859.	Description	No.	\$ cts.	1860.
1859. 1 Janv.	Balance rapportée		\$24000 or \$96000	1859.	Balance due sur pourcentage pour 1857		432 29	
1859. 31 "	Certificat	3099	3051 50	1859.	Percentage sur le tarif de 1858		3051 50	
1859. " "	do	4000	432 29	1859.	Six mois de Bonus pour 1859		22600 00	
1859. Juin 30.	do Six mois de Bonus	4444	22600 00	1859.	Balance		84000 00	
	MOINS—Versement		12000 00					
			10600 00					
			110083 79					
1860. 1 Janv.	Balance		84000 00	1860.	Six mois de Bonus pour 1859		22600 00	
1860. " "	certificat, six mois de Bonus	5350	22600 00	1860.	Percentage sur le tarif de 1859		8757 69	
1860. " "	MOINS—Versement		12000 00	1860.	Balance		72000 00	
1860. " "	certificat	5348	8757 69					
			103357 69					
1860. 31 Janv.	Balance rapportée		72000 00					

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Québec, 21 mars 1860

T. TRUDEAU,
Secrétaire.

Navires toués par les remorqueurs provinciaux, saison de 1857, et sommes payées.

Date du touage. 1857.	Noms des Navires.	Détails.	Toués à 50 pour cent de réduction.	30 pour cent payable par le gouvernement.
25 Avril ...	Queen of the Lakes.....	De Berthier à Québec.....	£ s. d.	£ s. d.
26 " ...	Montreal	Du quai St. Laurent à Québec.....	22 17 4	13 14 4
30 Ma ...	Hebe	De la Gosse Ile à do	21 8 9	12 17 3
31 " ...	Shakespeare	do do	21 8 9	12 17 3
" " ...	Rimouski.....	Du Bic à do	22 17 4	13 14 4
3 Juin ...	York	Des Piliers à do	49 6 8	29 12 0
" " ...	Europa	De la Grosse Ile à do	15 14 5	9 8 7
6 " ...	Barge (no name)	De Québec aux Piliers.....	25 14 6	15 8 9
10 " ...	do	Des Piliers à Québec	11 8 8	6 17 2
12 " ...	Charles Chaloner	do do	15 14 5	9 8 7
21 " ...	Staffa.....	De Québec au Bic.....	21 8 9	12 17 3
22 " ...	Onward.....	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec...	58 11 8	35 3 0
27 " ...	Nectaux	De Kamouraska à do	36 1 10	21 12 0
" " ...	Blackwater	De Québec au Pot à l'Eau-de-Vie..	29 8 0	17 12 10
2 Juil. ...	Argo	Des Pélérins à Québec.....	45 14 4	27 8 8
5 " ...	St. Patrick.....	De la Grosse Ile à do	36 1 10	21 12 0
7 " ...	Julius Cæsar	De Québec au Pot à l'Eau-de-Vie.	25 14 6	15 8 9
" " ...	Fanny.....	do to Kamouraska (fisher)	48 2 6	28 17 6
" " ...	do	De Kamouraska à Québec.....	14 14 0	8 16 5
8 " ...	Filgalton	De la Grosse Ile à do	29 8 0	17 12 9
13 " ...	Egyptian	De l'Ile Verte à do	21 8 9	12 17 3
14 " ...	Burlington.....	Basque do à do	49 6 8	29 12 0
17 " ...	Martin Luther.....	De Kamouraska à la Grosse Ile....	58 11 8	35 3 0
18 " ...	Alegone	De Québec au Bic.....	37 16 0	22 13 7
27 " ...	Columbus.....	Des Piliers en bas de Québec.....	55 10 0	33 6 0
" " ...	Stokesley	Du Pot à l'Eau-de-Vie do	31 10 0	18 18 0
31 " ...	J. S. Parsons.....	do do do	33 13 9	20 4 3
" " ...	Wolfe	De Québec au Bic.....	40 18 2	24 10 10
" " ...	Henry Cook.....	Du Bic à la Grosse Ile	64 15 0	38 17 0
4 Août ...	Burlington.....	De Québec au Bic	43 3 4	25 18 0
5 " ...	St. James.....	De Métis à Québec.....	61 13 4	37 0 0
" " ...	Chicago	De Québec au Bic	64 9 2	38 13 6
" " ...	Steamer Saguenay.....	De l'Islet à Québec.....	61 13 4	37 0 0
15 " ...	Sarah and Eleanor.....	De Québec au Pot l'Eau-de-Vie ..	14 14 0	8 16 5
" " ...	do	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec....	16 16 11	10 2 1
" " ...	J. Bradshaw.....	De Kamouraska à do	33 13 9	20 4 3
12 " ...	Stanley	do to do	37 16 0	22 13 7
17 " ...	Grace	Du Bic à Québec.....	25 4 0	15 2 5
" " ...	Thomas Fielding	do à do	40 1 8	24 1 0
21 " ...	Queen of the Lakes	Du Pot l'Eau-de-Vie à do	37 0 0	22 4 0
22 " ...	Falkland	Du Bic à Québec.....	36 1 11	21 13 2
26 " ...	Aurora	do to do	83 5 0	49 19 0
" " ...	Capricieuse.. ..	do to do	33 18 4	20 7 0
28 " ...	Michael.....	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec...	24 13 4	14 16 0
" " ...	Shandon.....	De Kamouraska à Québec.....	24 1 3	14 8 9
29 " ...	Anna.....	De l'Ile aux Grues à Québec... ..	31 10 0	18 18 0
31 " ...	Rover's Bride.....	Des Piliers à Québec.....	15 14 5	9 8 8
" " ...	Inkearman	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec...	14 5 10	8 11 6
" " ...	Nin	do à do	33 13 9	20 4 3
2 Sept ...	St. Patrick.....	Des Piliers à do	28 17 6	17 6 9
4 " ...	Harmony	Du Bic à do	32 17 5	19 14 5
" " ...	St. James.....	De Québec aux Escoumains	40 1 8	24 1 0
5 " ...	Norden.....	De Kamouraska à Québec.....	49 6 8	29 12 0
6 " ...	Goliath.....	do à do	25 4 0	15 2 5
7 " ...	Moffatt	Du quai St. Laurent à Québec.....	29 8 0	17 12 9
9 " ...	Dunbrody.....	Du Bic à Québec.....	21 8 9	12 17 3
19 " ...	Ocean Bride.....	do à do	40 1 8	24 1 0
" " ...	J. S. Parsons.....	De Québec au Pot à l'Eau-de-Vie..	43 3 4	25 18 0
20 " ...	Oregon	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec...	52 18 9	31 15 3
25 " ...	Melbourne	Du Bic à Québec.....	36 1 10	21 13 1
26 " ...	Port Glasgow	De Kamouraska à do	46 5 0	27 15 0
28 " ...	Ann.....	do à do	25 4 0	15 2 5
29 " ...	China	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec...	31 10 0	18 18 0
30 " ...	Evergreen	De l'Ile aux Grues à do ...	43 6 3	25 19 9
			20 0 2	12 0 2
		<i>A reporter</i> £	2244 0 7	1347 1

Navires toués, &c.—(Suite.)

Date du Touage.	Noms des Navires.	Détails.	Toués à 50 pour cent de réduction.			30 pour cent payable par le gouvernement.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	
		<i>Report</i>	2244	0	7	1347	1	9	
30 sept.....	Ailsa	Des Piliers à Québec	21	8	9	12	17	3	
30 "	Advance	Bic à do	46	5	0	27	15	0	
30 "	City of Quebec	Kamouraska à Québec	31	10	0	18	18	0	
30 "	Caroline	Québec à Grosse Isle..	27	15	0	16	13	0	
30 "	Marquis of Bute	Des Piliers à Québec	18	16	7	11	5	11	
1 oct.....	United Kingdom.....	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	33	13	9	20	4	3	
1 "	Chepston	Berthier à do	22	17	4	13	14	5	
1 "	Caledonia.....	do à do	24	5	11	14	11	6	
3 "	Lady Seymour	Du Pot à l'Eau-de-vie à Grosse Isle	27	10	0	16	10	0	
4 "	Advice	Bic à Québec	46	5	0	27	15	0	
4 "	Advance	Grosse Isle à Québec	11	8	8	6	17	2	
5 "	Gleniffer	Kamouraska à do	23	2	0	13	17	2	
6 "	Erromanga.....	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	38	10	0	23	2	0	
7 "	Danzic	do à do	33	13	9	20	4	3	
8 "	Allan.....	Bic à do	46	5	0	27	15	0	
9 "	Home	Kamouraska à do	31	10	0	18	18	0	
10 "	Astracan.....	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	38	10	0	23	2	0	
11 "	Wallace	do à do	38	10	0	23	2	0	
11 "	Albion.....	do à do	38	10	0	23	2	0	
14 "	Toronto	Bic à do	55	10	0	33	6	0	
14 "	Sarah Flemming.....	Kamouraska à do	21	0	0	12	12	0	
15 "	Agnes	do à do	25	4	0	15	2	5	
15 "	Great Britain.....	Bic à do	37	0	0	22	4	0	
17 "	Moffatt	Québec à Kamouraska	44	2	0	26	9	2	
18 "	Egyptian	Des Piliers à Québec	21	8	9	12	17	3	
19 "	Charles Chalener.....	do à do	21	8	9	12	17	3	
19 "	Burlington	do à do	24	5	11	14	11	6	
20 "	Warburton.....	Kamouraska à Québec	35	14	0	21	8	5	
26 "	Ottawa	Bic à do	46	5	0	27	15	0	
26 "	Rankin	do à do	43	3	4	25	18	0	
30 "	Falkland.....	Québec au Bic	58	11	8	35	3	0	
1 nov.....	Confidence	do au do	55	10	0	33	6	0	
2 "	Orso.....	do au do	49	6	8	29	12	0	
3 "	Pearl.....	Bic à Québec	40	1	8	24	1	0	
3 "	Sir William Wallace	Du Pot à l'Eau-de-vie à Quebec..	24	1	3	14	8	9	
7 "	Campbell	Québec au Bic	46	5	0	27	15	0	
16 "	Nestorian	do au do	52	8	4	31	9	0	
21 "	Egyptian	do au do	52	8	4	31	9	0	
21 "	Sea King	do au do	52	8	4	31	9	0	
24 "	City of Boston	do aux Piliers.....	22	17	4	13	14	5	
		Total.....	£	3,673	17	8	2,204	4	0

Nombre des navires toués 104

NAVIRES toués par les remorqueurs provinciaux, saison de 1858.

Date. 1858.	Noms des Navires	Détails.	Toué à 50 pour cent de réduction.		30 pour cent payable par le gouvernement.	
			\$	cts.	\$	cts.
28 avril	Shandon	Du Pot à l'Eau-de-vie à Québec...	144	37	86	62
15 mai	Cambalu.....	do à do	154	00	92	40
8 juin.....	Drobak	do à do	125	12	75	07
19 "	Veranda	Kamouraska à do	84	00	50	40
26 "	Advance	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	154	00	92	40
28 "	Acme.....	Kamouraska à do	134	40	80	64
20 juillet...	Mountaineer	Bic à do	222	00	133	20
26 "	J. McHenry.....	do à do	222	00	133	20
31 "	Missouri	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	134	75	80	85
15 août.....	Empress	Bic à do	148	00	88	80
18 "	Shandon.....	Kamouraska à do	126	00	75	60
23 "	Gulnare	Bic à do	123	34	74	00
23 "	Johanna Maria.....	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	163	60	98	16
23 "	Fortunatus.. ..	do à do	200	00	120	00
30 "	Queen of the Lakes.....	Pilliers à do	97	18	58	31
7 sept.....	Charles Chaloner	Bic à do	172	67	103	60
11 "	Cavalier	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	125	13	75	08
11 "	Palmyra	do à do	192	50	115	50
20 "	Allan.....	Bic à do	185	00	111	00
20 "	Charlotte Harrison	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	163	60	98	16
1 oct.....	Caroline	do à do	163	60	98	16
6 "	William Vail	Québec au Bic	172	68	103	61
8 "	Commerce	Bic à Québec	148	00	88	80
9 "	Ocean Monarch.....	Kamouraska à do	134	40	80	64
9 "	Good Intent.....	Bic à do	86	33	51	80
20 "	Peerless	Québec au Bic	234	34	140	60
25 "	Imperial.....	De Métis à Québec	227	50	136	50
28 "	Lesmahagon	Du Pot à l'Eau-de-vie à do	154	00	92	40
2 nov.....	Ocean Monarch.....	Québec au Bic	259	00	155	40
4 "	General Neill.....	do à Métis	212	33	127	40
13 "	Orso.....	do au Bic	222	00	133	20
Total			5085	84	3051	50

Nombre des navires toués 31.

ETAT des navires toués par les remorqueurs provinciaux, saison de 1859.

Date 1859.	Noms des Navires.	Détails.	Toués à 50 pour cent de reduction.	30 pour cent. payable par le Gouvernement
			\$ cts.	\$ cts.
18 mai	Cameronian	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec...	182 87½	109 72½
19	Margaret Pollock	Des Piliers à do	80 03½	48 02
23	Advice	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	144 37½	86 62½
27	Ronochan	Du Bic à do	185 00	111 00
30	Marchmont	do à do	197 33	118 40
10 juin	Gellert	do à do	160 33½	96 20
10	Washington	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	134 75	80 85
12	Powerful	Kamouraska à do	100 80	60 48
12	Home	do à do	117 60	70 56
12	City of Quebec	do à do	109 20	65 52
16	Absburgo	do à do	117 60	70 56
24	Normand	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	96 25	57 75
25	Balder	Du Bic à do	160 33½	96 20
28	Washington	Kamouraska à do	92 40	55 44
29	Eliza Young	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	115 50	69 30
29	Gustava	do à do	115 50	69 30
30	Acme	Kamouraska à do	126 00	75 60
1 juillet	Pladda	Des Piliers à do	62 88	37 72½
1	Sunbeam	Du Bic à do	160 33	96 20
11	Britannia	do à do	197 33½	118 40
11	Czar	do à do	222 00	133 20
11	Adept	Des Piliers à do	97 18	58 31
18	Frank Haynie	Du Bic à do	148 00	88 80
18	Savannah	Kamouraska à do	84 00	50 40
16	Oliver Moses	Du Bic à do	148 00	88 80
30	James Smith	do à do	172 67	103 60½
30	Henry	do à do	172 67	103 60½
31	Tribune	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	134 75	80 85
1 août	Resolute	Kamouraska à do	100 80	60 48
1	Ratler	do à do	117 60	70 56
3	Arab	Des Piliers à do	85 75	51 45
3	Queen Victoria	do à do	68 60	41 16
5	Madras	do à do	91 47	54 88
5	Eliza Caroline	do à do	75 32	45 19
11	Rosalie	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	115 50	69 30
11	Everthorpe	do à do	105 87½	63 52½
13	Joseph Tarratt	Kamouraska à do	109 20	65 52
14	Charlotte	Du Bic à do	111 00	66 60
19	Frank	do à do	135 67	81 40
19	Glencairn	Des Piliers à do	97 18½	58 31
20	Lady Russell	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	134 75	80 85
21	Die Brant	Du Bic à do	123 34	74 00
21	Maranham	do à do	135 67	81 40
25	Wandsworth	Des Piliers à do	80 03½	48 02
25	Nina	Kamouraska à do	109 20	65 52
28	George	Du Bic à do	148 00	88 80
29	Haidee	Des Piliers à do	68 60	41 16
30	Cavalier	Kamouraska à do	109 20	65 52
3 sept	Byzantium	do à do	176 40	105 84
3	Pride of Canada	Du Bic à do	222 00	133 20
4	Amelia	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	77 00	46 20
4	Rockaway	Des Piliers à do	75 31½	45 19
5	Margaret Pollock	do à do	85 75	51 45
8	C. J. Borgstede	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do	115 50	69 30
8	Reciprocity	Kamouraska à do	142 80	85 68
8	Transatlantic	do à do	100 80	60 48
10	Lord Sidmouth	do à do	117 60	70 56
10	Juno	do à do	159 60	95 76
10	Coriolanus	do à do	109 20	65 52
10	Athena	Du Bic à do	160 33½	96 20
12	Nelson	Kamouraska à do	100 80	60 48
13	Lady Falkland	Des Piliers à do	68 60	41 16
17	Ailsa	Du Bic à do	185 00	111 00
<i>A reporté...£</i>			7855 16½	4715 09

Etat de navires toués, etc.—(Suite).

Date. 1859.	Noms des Navires.	Détails.	Toués à 50	30 pour cent
			pour cent. de réduction.	payable par le Gouvernement
			\$ cts.	\$ cts.
		<i>Report.....</i>	7855 16½	4715 09
17 sept.....	Hannah Moore	Du Pot à l'Eau-de-Vie à Québec...	125 12½	75 07
19 ".....	Caroline	Du Bic à do ...	111 00	66 60
21 ".....	Queen of the Lakes	Kamouraska à do ...	142 80	85 68
27 ".....	Illustrious	do à do ...	126 00	75 60
30 ".....	Lady Peel	Du Bic à do ...	160 33½	96 20
1 oct.....	York	Du Pot à l'Eau-de-Vie à do ...	134 75	80 85
2 ".....	Intrinsic	Kamouraska à do ...	109 20	65 52
4 ".....	Colina	do à do ...	92 40	55 44
7 ".....	Warburton	do à do ...	109 20	65 52
7 ".....	Birmingham	Des Piliers à do ...	85 75	51 45
8 ".....	J. McHenry	do à do ...	97 19	58 31
8 ".....	Royal Victoria	do à do ...	91 47	54 88
8 ".....	Lady Seymour	do à do ...	75 32	45 19
9 ".....	Commerce	do à do ...	68 60	41 16
9 ".....	Daphni.....	Du Bic à do ...	135 67	81 40
13 ".....	Montreal.....	De Pot à l'Eau-de-Vie à do ...	144 37½	86 65
15 ".....	Pladda	do à do ...	115 50	69 30
16 ".....	Cuthberts	Des Piliers à do ...	80 03	48 02
17 ".....	Eugenie	do à do ...	80 03	48 02
21 ".....	Sophie	Du Bic à do ...	86 33½	51 80
24 ".....	Colonist	do à do ...	160 33	96 20
25 ".....	Marguerite.....	Kamouraska à do ...	142 80	85 68
25 ".....	Cameronian.....	do à do ...	100 80	60 48
25 ".....	Vere	do à do ...	134 40	80 64
25 ".....	Canada.....	do à do ...	92 40	55 44
25 ".....	Bowes	Des Piliers à do ...	68 60	41 16
26 ".....	Charlotte Harrison.....	do à do ...	68 60	41 16
26 ".....	Lever	do à do ...	75 32	45 19
26 ".....	Chapultepec.....	do à do ...	80 03	48 02
26 ".....	Erromanga.....	do à do ...	91 47	54 88
22 ".....	Advice	do à do ...	85 75	51 45
28 ".....	Frindsburg	do à do ...	57 17	34 30
29 ".....	St. Lawrence.....	do à do ...	75 31½	45 19
29 ".....	Transit.....	do à do ...	125 77	75 46
1 nov.....	Devereux.. ..	Kamouraska à do ...	109 20	65 52
6 ".....	Great Britain.....	Du Bic à do ...	185 00	111 00
8 ".....	Harvest Home	do à do ...	185 00	111 00
12 ".....	Calypso	do à do ...	197 33½	118 40
12 ".....	J. McHenry.....	Québec au Bic.....	320 67	192 40
16 ".....	Cameronian	do à do	222 00	133 20
16 ".....	Caroline	Piliers à Québec.....	91 47	54 88
17 ".....	Chapultepec.....	Québec au Bic.....	246 67	148 00
17 ".....	City of Manchester	do à do	222 00	133 20
17 ".....	Colonist	do à do	222 00	133 20
18 ".....	Galatea	Piliers à Quebec	102 90	61 74
19 ".....	Eliza Pirrie	Québec au Bic.....	222 00	133 20
19 ".....	Magenta	do à do	172 67	103 60
25 ".....	Tinto.....	do au Pot de l'Eau-de-Vie.....	182 87½	109 72½
25 ".....	Mohawk	do à do	154 00	92 40
25 ".....	Sarah	do à do	182 87½	109 72½
25 ".....	Reliance.....	do à do	192 50	115 50
		Total	\$ 14596 16½	8757 69

Nombre des navires toués en 1859114.

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE,

EN CANADA,

POUR L'ANNÉE 1859.

Imprime par ordre de l'Assemblée Législative.



QUÉBEC :

IMPRIMÉ PAR THOMPSON ET CIE., RUE STE. URSULE.
1860.

TABLE DES MATIÈRES.

LISTE DES TERRES PUBLIQUES ET TRANSACTIONS POUR 1859.

BAS-CANADA :

	Page
Terres de la Couronne.....	5
Terres du Clergé	5
Biens des Jésuites	6
Seigneurie de Lauzon	6
Domaine de la Couronne	6

HAUT-CANADA :

Terres de la Couronne.....	6
Terres du Clergé.....	6
Terres des Ecoles.....	7

CANADA :

Terres de l'Ordonnance.....	7
Remarques Générales sur les Ventes des Terres.....	8
Carte Géographique pour la Colonisation.....	9
Bois et Forêts.....	9
Mines	11

ARPENTAGES :

Haut-Canada	12
Bas-Canada.....	13

CHEMINS DE COLONISATION :

Haut-Canada	14
Bas-Canada.....	16
<i>PECHERIES</i>	17
CONCLUSION	19

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE

EN CANADA.

*A Son Excellence, le Très-Honorable Sir EDMUND WALKER HEAD, Baronnet,
Membre du Très-Honorable Conseil Privé, Gouverneur Général de
l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Conformément à une Résolution de l'Assemblée Législative passée dans la session de 1856, j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence le Rapport des transactions du Département des Terres de la Couronne durant l'année expirée le 31 décembre 1859.

Afin de suivre la méthode déjà adoptée, je commencerai par les détails statistiques que j'accompagnerai et ferai suivre d'observations générales.

BAS-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE

Il a été arpenté dans le Bas-Canada 376,207 acres de terres de la Couronne, qui, ajoutés aux 5,152,206 acres en disponibilité au commencement de 1859, forment un total de 5,528,403 acres ; de ce nombre 132,522 acres ont été vendus, et 17,992 donnés gratuitement, laissant ainsi une balance de 5,377,999 acres en disponibilité.

La somme totale produite par la vente des terres s'élève à \$76,960 47.

Le montant brut reçu a été de \$33,493 52, ou \$19,939 15 de plus que l'année précédente. Au-delà de la moitié de ces deniers sont des arrérages de ventes précédentes.

A la somme ci-dessus devrait-être ajoutée une partie de \$246,119 88, reçus en janvier 1860, qui n'ont pas encore été portées à leurs comptes respectifs, et sont le produit des perceptions faites par les agents des terres de la Couronne dans le mois de décembre 1859, ainsi que de sommes reçues à ce Bureau trop tard pour être inclus dans les comptes de l'année dernière et transférées au crédit du Receveur-Général en janvier 1860.

TERRES DU CLERGÉ.

Dans le cours de l'année, il a été vendu 15,031 acres des Terres du Clergé dans le Bas-Canada, qui, déduits de la quantité de celles non vendues le 1er Janvier 1859, (478,346½), laissent une balance de 463,315½ acres encore disponibles.

Le prix de ces terres est de \$18,980 21. Le montant brut reçu en versements, intérêts, fermages, droit d'inspection et de bois a été de \$15,319 04, double de celui de 1858. Les déboursés (commission) s'élèvent à \$1,526 30. La recette nette a été de \$14,292 62

BIENS DES JÉSUITES.

Les recettes brutes tirées de ces biens, dans le cours de 1859, ont été de \$18,547 67, dont \$7,854 80 (se composant du principal de certaines rentes constituées dans le District de Québec, d'une partie du prix de la vente de lots dans la seigneurie du Cap de la Magdeleine, de versements au crédit de la vente du moulin de Laprairie, dans le District de Montréal, et des arrérages dûs avant le 15 juin 1856) sont pour le "Fonds de Placement de l'Education Supérieure," suivant le statut 19 et 20 Vict., chap. 54, et \$10,692 87 sont des arrérages exigibles depuis le dit 19e jour de juin 1856 pour le "Fonds de Revenu de l'Education Supérieure du Bas-Canada." Les dépenses ayant été de \$4,331 05, les recettes nettes se montent à \$14,216 62. Sont compris dans les dépenses, \$1,083 pour *Reconnaisances* consenties par les débiteurs sous l'agence de M. Varin, nommé agent général à la perception des arrérages dûs à ces biens, ainsi que \$339 98 pour arpentage d'un morceau de terre dans la seigneurie de St.-Gabriel ; ces deux sommes seront remboursées à la Couronne, la première par les débiteurs qui ont consenti les *Reconnaisances* en question, la seconde par ceux qui sont établis sur les lots arpentés qui ont été ouverts à la colonisation.

SEIGNEURIE DE LAUZON.

Les recettes de cette Seigneurie, pour 1859, donnent une somme de \$7,261 96, dont \$1,010 06 ont servi à payer les dépenses ordinaires d'administration locale, telles que salaires d'agents, déboursés, etc., outre \$2,659 55 payés pour l'arpentage général qui a été fait de cette propriété.

DOMAINE DE LA COURONNE.

Recettes de l'année dernière \$10,211 52, dont \$3,301 69 sont le produit de lods et ventes, cens et rentes, deniers de commutation, etc., reçus de la Censive de Québec ; \$6,889 83 du revenu cumulé de droits de grève et de pêche, ainsi que de licence ; et \$100 pour permis de pratiquer des fouilles pour l'extraction de minéraux et métaux inférieurs, en vertu des règlements à ce sujet du Haut-Canada, qui ont été mis en force dans le Bas-Canada. Les dépenses pour salaires, commission, déboursés, arpentage, etc., ont été de \$2,033 34, laissant une balance nette de \$8,178 18.

HAUT-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE.

Il y avait en disponibilité au commencement de 1859, 1,193,058½ d'acres arpentés des terres de la Couronne, auxquels il faut ajouter 417,046 acres arpentés durant l'année ; ce qui donne un total de 1,910,103½ d'acres : sur ce nombre, 167,196½ ont été vendus, et 33,392 désignés comme dons gratuits sur les chemins de colonisation, laissant une balance de 1,709,516 acres en disponibilité à la fin de l'année.

Le prix de la ventes des terres durant l'année est de \$174,470 27. Les deniers de cette vente, unis aux arrérages perçus, forment \$136,557 19, auxquels devraient en outre être ajoutés \$246,119 88, déjà mentionnés comme reçus trop tard pour les comptes de 1859.

TERRES DU CLERGÉ.

75,698 acres des terres du Clergé du Haut-Canada ont été vendus cette année ; 261,497 sont encore disponibles. Le produit de la vente de ces terres a été de \$131,944 04.

Le montant brut des perceptions a été de \$211,083 83. Déboursés comprenant les commissions et remboursés \$13,926 02. Recettes nettes \$199,145 36.

TERRES DES ECOLES.

Ecoles de Grammaire.

Durant l'année écoulée, il y a eu de vendus 5,247½ acres de ces terres, laissant en disponibilité 67,312¼ acres. Le prix de la vente de ces terres est de \$9,447 92. Recettes brutes de l'année, \$13,185 62. Produit net, commission déduite (\$1,062 32), \$12,123 30,

Ecoles Communes.

Les ventes faites l'an dernier de la balance du million d'acres réservé par la 12 Vict., chap. 200, pour la création d'un Fonds d'Ecoles Communes, se sont montées à 5,852 acres, laissant encore 19,736¼ acres. Le prix de vente de ces terres est de \$13,392 20. Recettes brutes \$50,167 45. Frais de commission et de remboursement \$3,611 22, laissant un revenu net, pour l'année, de \$46,556 23. Le montant total net qui a été réalisé par ces terres est de \$563,914 01.

CANADA.

TERRES DE L'ORDONNANCE.

La superficie totale des Terres de l'Ordonnance, qui s'étendent de Sarnia et de Pénétanguishène, dans le Haut-Canada, à l'Isle aux Noix et à Témiscouata, dans le Bas-Canada, est d'environ 91,236 acres.

Une partie de ces terres sont tenues en vertu de lettres patentes. Une autre partie considérable a été achetée aux frais du Trésor Impérial pour

-----	\$1,360,000
Casernes et autres bâtisses, coût primitif, valeur actuelle -----	419,200

\$1,779,200

L'intérêt annuel de cette dépense faite au comptant pour terres et bâtisses se monterait à \$106,752.

Le revenu de 1856 sous l'Ordonnance a été de \$1,520 60. Celui de 1859 s'élève à \$32,213 68 ; soit, de plus qu'en 1858, \$17,076 16.

Salaires et dépenses pour 1859, \$8,966 70.

Pénétanguishène et l'Isle aux Noix ont été occupées comme Prisons de Réforme pour les jeunes délinquants ; le Fort Magdeleine, à Amherstburg, comme Asile des Aliénés ; 30 acres de terres de l'Ordonnance sur les hauteurs de Queenstown, et 7 acres à Châteauguay ont été destinés à des fins publiques, ainsi que 60 acres à Ottawa pour les bâtisses du Gouvernement : ces diverses appropriations représentent une valeur de \$632,800. L'intérêt de cette somme à 6 p. cent par an donnerait \$37,968 ; et si, en fin de compte, la valeur doit être prise, elle devra être portée au débit de la Province et applicable aux objets de Milice. Le revenu applicable à la Milice serait donc par là porté, dépenses comprises, à :

Revenu actuel -----	\$32,213 68
Plus l'intérêt comme ci-dessus -----	\$37,968 00

Total ----- \$70,181 68

A Amherstburg, à la ferme Pelham, sur les hauteurs de Burlington, à Prescott, Cap Vesey, sur les Hauteurs de Queenstown, dans la Seigneurie de Sorel et dans la ville d'Ottawa, il a été fait des arpentages en vue des ventes futures qui dépendront de l'amélioration du prix des terres sur le marché.

Les recherches confiées au Département des Travaux Publics ayant été faites et rapport en ayant été dressé, il sera fait des démarches dans la saison prochaine pour utiliser le pouvoir d'eau sur le Rideau et régler les questions de terres qui se rapportent au Canal Rideau.

Une Cédule détaillée, quant aux diverses localités, se trouve annexée au rapport de l'Agent des Terres de l'Ordonnance, appendice No. 37.

Il a fallu de la part de l'Agent des Terres de l'Ordonnance des efforts considérables pour faire rentrer cette propriété sous son contrôle et la rendre aux fins auxquelles elle est destinée ; aussi, ai-je tout lieu d'être satisfait du succès qui a couronné son énergie. A quelques exceptions près, il serait possible aujourd'hui de faire fructifier ces biens, si l'occasion favorable se présentait.

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LES VENTES DES TERRES.

La comparaison des statistiques des ventes de terres publiques et des recettes qu'elles ont produites pour 1858 et 1859 constate le fait heureux d'un surcroît de demandes pour la colonisation de nos terres incultes. Les spéculateurs n'ont pu avoir les moyens de s'emparer des terres publiques, hormis les cas de fraude qu'une loi ne saurait toujours prévoir ; tandis que d'un autre côté, on a accordé de la protection et de l'encouragement au colon, et livré ainsi à l'exploitation et à la culture des étendues considérables de terrain. Tout en employant tous les moyens en son pouvoir de faciliter la colonisation, le gouvernement n'a perdu aucune occasion de réprimer, par des mesures sévères et chaque fois que l'occasion s'en est présentée, les empiétements de spéculateurs qui achetaient des emplacements sous prétexte de colonisation, lorsqu'en réalité leur seul but était de dépouiller la terre de son bois. Aussi, le département n'a nullement hésité à annuler des ventes ainsi faites, du moment que les faits ont pu être établis et prouvés.

Les possesseurs d'étendues de bois sont souvent sujets aux réclamations de cette nature par des individus qui entrent sur leur propriété, choisissent les lots de la plus belle futaie et les font acheter à des conditions d'occupation qu'ils n'ont pas la moindre intention de remplir.

Cette espèce de transaction, quoiqu'illégale, ne pourrait pas plus être réprimée chez ceux qui sont résolus à transgresser la loi que le vol lui-même.

Voici maintenant les statistiques comparatives dont nous avons parlé :

QUANTITÉ d'acres vendus, montants des ventes, et sommes perçues dans le Haut et le Bas-Canada, pour 1858 et 1859.

	Acres Vendus		Montant des Ventes.				Sommes perçues.			
	1858.	1859.	1858.		1859.		1858.		1859.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Terres du Clergé, Haut-Canada.	25,812½	75,698	58,761	99	181,944	04	110,320	20	211,080	38
Terres du Clergé, Bas-Canada.	4,116	15,031	3,809	53	18,980	21	7,498	56	15,319	04
Terres de la Couronne, Haut-Canada.	121,603	167,196½	138,693	06	174,470	27	100,818	10	136,557	16
Terres de la Couronne, Bas-Canada.	49,143	132,422	22,249	10	76,860	47	13,553	85	33,403	52
Terres des Ecoles Communes.	3,571	5,852	9,930	40	13,393	20	24,916	83	50,167	45
Terres des Ecoles de Grammaire.	5,644	5,247½	11,469	00	9,447	92	14,184	60	13,185	62
	209,889½	401,446½	244,913	08	475,195	11	271,293	14	459,803	17

NOTE.—Montant reçu en janvier 1860—formé des perceptions des Agents des Terres de la Couronne dans le mois de décembre 1859, et de sommes reçues au département trop tard pour être compris dans le compte de l'année dernière et s'élevant à \$246,119 88, portant les perceptions de l'année, en tout, au chiffre de \$705,923 05.

Dans les règlements de janvier 1859, il avait été inséré une disposition pour vendre des townships ou cantons aux personnes qui voudraient en entreprendre la colonisation à des conditions faites au préalable.

Il n'a été fait aucune vente de cette espèce ; nulle offre n'a été faite, ni on s'attendait qu'il y en eut de proposée de la part de personnes résidant en Canada. L'objet de cette disposition était de satisfaire les demandes qui, de temps à autre, ont été faites par des individus en Angleterre pour obtenir des étendues de terre où ils pussent à un temps donné diriger un nombre d'émigrants au sort desquels ils s'intéressaient, et de façon à préparer d'avance les lieux pour les émigrants qui désirent venir s'établir ensemble.

Il est évident que durant les deux dernières années il y a eu très peu de demandes en Canada pour le travail, de quelque espèce que ce soit.

La population que nous voulions et que nous pouvions recevoir était celle qui nous arrivait toute prête à s'établir sur nos terres vacantes préparées pour ceux qui en recherchaient dans des localités et en quantités convenables à leurs besoins et à leurs goûts. Le colon peut acheter son lot particulier ; plusieurs, désireux de s'établir ensemble, peuvent obtenir une certaine étendue de terrain : mais les règlements pour la vente d'un township sont tellement sévères qu'il devient absurde pour un seul individu de faire un tel achat sans moyens préalables d'y fonder un établissement ; cependant, on croit que ceux qui désirent de bonne foi s'établir ou établir des colons sur ces terres n'ont pas à s'en plaindre.

Il y a eu en Europe des personnes qui ont demandé des informations sur ces townships, et un échange de lettres a eu lieu dans ce but ; en même temps que l'on s'efforçait de les faire connaître en Angleterre et en Irlande, on s'occupait activement en Allemagne et dans la Norvège d'attirer l'attention des populations sur la nature et la position de nos terres, sur les conditions et les moyens auxquels on pouvait les obtenir.

CARTE GÉOGRAPHIQUE POUR LA COLONISATION.

Pour atteindre ce résultat, le Gouvernement a ordonné de dresser une carte géographique vers le commencement de l'année dernière ; elle est maintenant prête à être distribuée. Cette carte est dressée sur une échelle de 30 milles au pouce, et embrasse un territoire qui part du Golfe St. Laurent à la Rivière Rouge et de la Frontière Sud de la Province à la Baie à Jacquot.

On y a marqué l'étendue et la position des diverses routes de colonisation ou des octrois gratuits, ainsi que le site des nouveaux townships dernièrement arpentés et qui sont mis en vente.

Elle indique les divers comtés, townships, paroisses, bureaux de poste, chemins de fer, chemins d'octrois gratuits ou communs, les explorations récentes et des tables statistiques sur les produits naturels de la province. Rien n'a été épargné pour rendre cette carte géographique aussi étendue et soignée que possible ; le peu de temps accordé pour la dresser afin de la répandre au plus vite, et le fait qu'il a fallu l'envoyer à un graveur de New-York, loin de la surveillance du compilateur, seront une excuse pour toute omission ou faute qui pourrait s'y rencontrer. Cette carte avait été préparée dans ce Département et remise au graveur le 1er de juin dernier, mais par suite de la nécessité de conférer avec le Département au sujet de la correction des erreurs, les premières copies n'ont pu être reçues qu'au mois de décembre dernier.

BOIS ET FORETS.

Le montant de revenu provenant des fermages de terre et des droits sur les bois, durant l'année 1859, a été de \$280,110 20, et des glissoires de \$36,546 12, faisant une somme totale de revenu provenant de ces sources de \$316,654 32.

Le montant du revenu perçu sur les fermages de terre et les droits sur le bois a été de \$274,619 42, et des glissoires de \$34,867 05, formant un revenu total perçu durant l'année de \$309,486 47.

Les frais d'administration dans la perception des fermages de terre et droits sur les bois,—sans y comprendre les salaires de la Branche des Bois et Forêts au Département ni la somme de \$708,08 remboursée, ainsi que celle de \$2,073 transférée aux biens des Jé

suites pour droits sur les bois et fermages de terre,—se montent au chiffre de \$25,244 65 et les frais de perception des droits sur les glissoires à celui de \$1,000:—total de dépense \$26,244 65.

Le commerce de bois de cette province a toujours appelé l'attention de tous et devra continuer de le faire tant que nous aurons des forêts pour l'alimenter. Cependant, ce n'est pas chose facile que de s'en occuper, à cause des intérêts qui lui sont associés ou avec lesquels il devient en contact.

C'est pourquoi, dans le but de mettre le gouvernement en état de s'occuper de ce sujet avec la meilleure connaissance de cause possible, j'enjoignis, peu après être devenu Commissaire des Terres de la Couronne, au Surintendant des Bois et Forêts de visiter les diverses agences locales de cette branche du département; je voulais voir de très-près la manière dont chaque agence était administrée, aussi bien qu'obtenir toutes les informations nécessaires des différentes localités au sujet de ce commerce et des ressources et de l'administration des forêts publiques.

Les résultats de cette investigation me portèrent en novembre dernier à adresser aux personnes engagées dans le commerce des bois, ou à celles que je crus posséder quelques connaissances sur sa nature, une série de questions, dont les réponses reçues par intervalles —et dont il en vient encore,—renferment des mines précieuses de connaissances et de suggestions.

L'effet des recherches ainsi faites par le Département a été aussitôt d'appeler une plus grande attention sur l'importance de nos forêts publiques, comme source pour le pays d'une richesse presque continuelle et d'une industrie des plus fructueuses: il en sera ainsi, en effet, si ces ressources sont sagement exploitées et développées, et si l'on peut empêcher les grandes destructions qui s'y font chaque année par les incendies.

Sans doute que l'administration peut faire beaucoup pour amener les choses à ce point désirable; mais je suis d'avis aussi que l'intervention de la législature sera nécessaire pour en assurer l'exécution. Je ne dis pas cependant qu'il faille faire ces choses durant cette session, car l'importance des intérêts en jeu et la diversité d'opinions sur la manière de les traiter, exigent nécessairement qu'on agisse avec précaution. D'ailleurs, les changements de tarif que l'Angleterre se propose de faire dans son tarif sur les bois étrangers rendent désirable d'attendre avant que d'adopter ici aucun nouveau mode d'action.

Les travaux de ce Département durant la saison dernière ont embrassé un grand nombre de matières qui avaient pour objet; entre beaucoup d'autres, l'exploration de nouvelles parties du pays, afin de s'assurer de leurs qualités pour l'exploitation du bois ou la colonisation; l'établissement dans les diverses agences d'un système d'affaires plus régulier et plus suivi: dans ce dessein, on a envoyé aux agents des listes de toutes les terres arpentées et sujettes aux droits sur les bois, et on les oblige d'expédier leurs rapports en vertu des nouveaux règlements. L'on s'est encore occupé d'aider au commerce en accordant des licences pour la coupe de bois plus ou moins étendues, suivant qu'elles paraissaient être demandées pour en faire un usage immédiat ou dans des vues de spéculation; de faire sur des plans exprès le tracé de toutes les limites actuellement occupées, afin d'en constater l'étendue et la nature, et d'éviter autant que possible les disputes ou de les apaiser entre les propriétaires de licences; et, enfin, du mesurage du bois en réorganisant le bureau du Surintendant des Inspecteurs de bois dégrossi (Wany) ou équarri (Board), qui attire en ce moment et à un si haut degré l'attention du commerce dans ce pays et en Angleterre.

On a de plus établi que chaque fois qu'il y aurait demandes pour des licences de coupe de bois, (et il était plus que probable qu'il y aurait concurrence,) on aurait recours à la vente par encan. Ce mode a produit les meilleurs résultats dans le territoire du St. Maurice où un encan a été fait l'automne dernier. Quatorze licences pour coupes de bois, embrassant une surface de 572 milles carrés, ont été vendues de cette manière et ont produit le chiffre de \$2,569 de bonus ou fermages de terre, outre \$457 60, payables au fonds du chemin du St. Maurice. Ce bonus varie de \$5 à \$1,200. Les coupes de bois furent adjudgées à des marchands de bois qui y font travailler cet hiver; ainsi va se rétablir sur le St. Maurice une branche de commerce qui y était presque éteinte. L'encan a été fait suivant des règlements différant de ceux qui jusque là avaient été en force dans l'endroit: car un bonus simple, payable à l'époque de la vente, en sus du fermage ordinaire, a été exigé comme mesure de la compétition.

Dans le but de faire connaître davantage les diverses sortes de bois qui se trouvent dans nos forêts, on en a fait préparer des échantillons, dont chacun porte sur une de ses surfaces son nom étiqueté ; on a envoyé de plus à toutes les Chambres de Commerce européennes un état des usages auxquels ils sont plus spécialement employés.

La statistique comparée des excédants, recettes et déboursés de cette branche du département, prouvera que le revenu est allé en augmentant, pendant que les dépenses ont été en diminuant :

Montant produit par fermages, droits sur le bois et sur les glissoires durant 1856,	-	-	-	-	-	- \$262,872 44
Montant produit par do do do do durant 1857,	do	do	do	do	do	289,839 60
Montant produit par do do do do durant 1858,	do	do	do	do	do	232,624 42
Montant produit par do do do do durant 1859,	do	do	do	do	do	316,656 32
Montant perçu par fermages, droits sur le bois et sur les glissoires durant 1856,	-	-	-	-	-	- \$246,801 80
Montant perçu sur do do do do durant 1857,	do	do	do	do	do	244,922 56
Montant perçu sur do do do do durant 1858,	do	do	do	do	do	308,830 27
Montant perçu sur do do do do durant 1859,	do	do	do	do	do	309,486 47
Frais de perception sur do do do do durant 1856,	do	do	do	do	do	36,405 55
Frais de perception sur do do do do durant 1857,	do	do	do	do	do	31,986 55
Frais de perception sur do do do do durant 1858,	do	do	do	do	do	32,944 37
Frais de perception sur do do do do durant 1859,	do	do	do	do	do	26,244 65

NOTE.—Les sommes désignées ci-dessus comme frais de perception ne comprennent pas les salaires de la branche des bois et forêts au département, ni celles qui ont été remboursées.

MINES.

La compagnie pour l'exploitation du cuivre de la Baie Huron a payé la balance du prix de la vente de son emplacement minier, \$3,570 70 ; et \$100 ont été reçus pour un permis d'exploration à la recherche de minéraux et métaux inférieurs dans les comtés de Wolfe et Mégantic.

Les mines Bruce et Wellington ont été les seules en exploitation sur la rive canadienne du lac Huron jusqu'à la fin de la dernière saison, où M. Palmer a ouvert des travaux sur l'emplacement de la rivière à la Racine, près du township Ste. Marie, et avec de grandes chances de succès, si mes informations sont exactes. Des fourneaux pour la fonte des métaux ont été élevés, cet été, aux mines Bruce par M. Fletcher ; et il est à espérer que les actionnaires de ces mines, pionniers de ce genre d'industrie dans le Haut-Canada, recevront une récompense proportionnée à leur énergie et à leur persévérance indomptables.

La compagnie se propose de faire un chemin qui reliera ses usines au chemin que projette le gouvernement le long de la rive nord, aussitôt qu'il sera ouvert.

La mine Wellington, située près d'un mille à l'ouest de celle de Bruce, a marché de progrès en progrès ; on peut dire aujourd'hui que, sous l'habile administration de son directeur, elle ne peut manquer de devenir bientôt un placement avantageux pour les capitaux.

La population groupée autour de ces mines se monte à 1,150 âmes

La quantité de minerai expédiée de ces deux mines, au 31 octobre dernier, est d'environ 1,250 tonneaux, dont la valeur moyenne varie de \$80 à \$90 le tonneau.

On constate avec plaisir que la compagnie minière du Haut-Canada donne des signes d'une vie nouvelle. Dans le cours de l'été dernier, la compagnie minière de Montréal a repris ses travaux à Mamainse et a découvert une veine de cuivre indigène.

Ce fait vient admirablement à l'appui des convictions exprimées par des explorateurs distingués, que la richesse minérale de la rive canadienne du lac Supérieur n'est pas inférieure à celle de la rive américaine.

Aussi, peut-on dire aujourd'hui sans crainte de se tromper, qu'avec des capitaux suffisants et des mineurs habiles on pourrait faire prendre à ces mines des développements dignes des espérances raisonnables qu'on en attend

Pour ce qui regarde les gisements considérables de plomb découverts dans le voisinage de la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur, on doit faire observer que les embarras monétaires qui ont pesé sur le commerce de la province pendant les deux dernières années sont la cause du peu de profits que l'on y a retirés de la découverte.

Il est venu à la connaissance de ce département que l'on se propose d'élever sur la rive anglaise du Sault Ste. Marie des fourneaux pour la fonte des métaux.

Le pouvoir d'eau considérable qui y existe sera ainsi utilisé à opérer l'embarquement du minéral des deux rives du lac Supérieur pour les marchés ; et il n'y a pas de doute que les avantages qu'on en retire soient de nature à encourager l'établissement d'autres minières dans cette partie du pays.

On se propose, durant l'été prochain, d'explorer, arpenter et mettre de côté comme emplacements de mines, les terres de la rive nord du lac Supérieur, afin de mettre les explorateurs et aventuriers en quête de minéraux en état d'apporter plus de certitude dans les entreprises minières qu'ils se proposent, et de leur offrir de plus grands avantages de la part du gouvernement pour faire fructifier les richesses minérales de ces régions.

Il est donc à peu près certain que les pêcheries et les mines encouragées et développées comme elles doivent l'être, feront naître une grande activité sur les rives canadiennes des grands lacs, et que par ce moyen aussi la colonisation des terres voisines recevra une grande impulsion.

ARPENTAGES DANS LE HAUT-CANADA.

Les arpentages faits, l'année dernière, dans le Haut-Canada, l'ont été principalement dans les townships du lac Huron et de l'Ottawa qui se prolongent au nord des comtés de Victoria, Peterborough, Hastings et Frontenac.

Afin d'activer le développement de la colonisation des terres de la rive nord du lac Huron, on a subdivisé en lots de ferme une étendue de 65,000 acres dans le voisinage du Sault Ste. Marie, et tracé le contour de trois townships au nord de la rivière du Jardin, des Réserves des Sauvages.

A l'heure qu'il est, le tracé et la construction de chemins dans cette localité sont en voie de progrès ; ce chemin relie le Sault Ste. Marie à la baie Goulais, et de là se dirige vers l'embouchure de la rivière Espagnole en donnant naissance à un embranchement, qui part du Sault Ste. Marie, dans la direction nord est, et croise l'ancien chemin.

Il a encore été tracé une ligne de chemin à travers l'étendue de pays située entre les rivières Saverne et Muskoka, dans le comté de Simcoe, sur toute l'étendue desquels des établissements se sont formés, offrant ainsi aux colons qui arrivent à Toronto un accès facile à l'intérieur des territoires de l'Huron et de l'Ottawa.

Afin de satisfaire les demandes de terres pour cette localité, toute l'étendue voisine convenable à la colonisation, en a été subdivisée en lots de ferme.

Les townships suivants touchant au chemin Bobcaygeon ont été subdivisés en lots de ferme de 100 acres chacun, savoir :—Snowdon, Minden, Lutterworth et Anson. La subdivision du township de Stanhope et le tracé d'un chemin qui s'étend du coin nord et ouest, et continue le chemin Bobcaygeon au lac Nipissing, sont actuellement en voie de progrès aussi bien que les townships d'Anstruther, Galway et Digby. Les townships de Carden et Laxton, le premier situé au nord du township d'Eldon, et le dernier au nord du township de Bexley, ont été arpentés durant l'année dernière et se colonisent rapidement.

Partie des townships situés à l'est et à l'ouest du chemin Hastings, savoir :—Limerick, Wallaston, Dungannon, Faraday, Herschel, Monteagle, Wicklow et McLure, ont été arpentés ; on a de même tracé une ligne de chemin qui s'avance du susdit chemin à travers les townships de Wicklow, Radcliffe, Bangor et Brudenell vers celui d'Opéongo ; et la terre a été subdivisée de chaque côté en lots de ferme.

Sur le chemin d'Addington, les townships d'Abinger et Denbigh ont été arpentés, aussi bien que le township de Griffith, à travers lesquels passe le chemin Frontenac, qui s'étend de la rivière Hinchinbrooke à la rivière Madawaska ; le tracé de ce chemin est aujourd'hui complété, mais les rapports de l'arpentage n'ayant pas encore été reçus par le département, il n'a pu en être rendu compte dans la statistique des arpentages complétés l'an dernier.

La terre convenable aux établissements dans les townships de Head et Maria, situés au sud de la rivière Ottawa, et à travers lequel passe le chemin Pembroke et Matawan, a été subdivisée en lots de ferme ; les lignes de division de six townships au sud du lac Nipissing ont été tirées dans le même temps.

Ce qui précède est un résumé des principaux arpentages donnés dans la statistique des arpentages de l'année expirant le 31 décembre 1859 ; Appendice No. 2.

ARPENTAGES DANS LE BAS-CANADA.

Les arpentages des terres de la Couronne détaillés dans la statistique annuelle (Appendice No. 19) pour l'année expirant le 31 décembre dernier, ont été, comme dans le Haut-Canada, faits dans les localités surtout qui semblaient les plus propres à la colonisation, malgré leur extrême éloignement ; c'est à dire, entre les deux limites opposées de cette section de la province, — Gaspé, à l'extrémité est, et Pontiac à l'extrémité ouest.

Le terrain ainsi arpenté et subdivisé sur le champ en lots de ferme, d'après les instructions transmises par ce département et reçues, il y a déjà quelques années, de l'Exécutif, ou plus récemment, couvre une superficie de 366,495 acres, disséminés à travers une aggrégation de 21 townships, le tout formant des townships de 5 fois et demi les dimensions ordinaires.

Les arpentages dans le Saguenay se sont bornés à déterminer les rangs Nos. 1 et 2 seulement dans les townships de la côte du Golfe et de la baie des Chaleurs, dont les limites avaient été dans l'origine tirées sur le champ, et dans lesquels les adjudications ou octrois par lettres patentes avaient été faites en vertu de la 59 Geo. III et de l'acte d'indemnité 10 et 11 Vict., chap. 30. Ce dernier acte obligeait le gouvernement de faire vérifier les limites des terres octroyées, afin de rendre disponibles celles de la Couronne, et en même temps pour éviter (en l'absence d'indications suffisantes des diverses localités,) de faire deux fois l'octroi d'une même terre, ou de prévenir les disputes causées par les limites contradictoires entre les propriétaires des terres anciennement adjudgées, d'un côté, et les licenciés ou acheteurs de lots vacants adjacents, de l'autre.

Ces dernières mesures ont été prises pour les comtés de Gaspé et de Bonaventure, et seront suivies, on l'espère, des meilleurs résultats ; car elles confirmeront l'industriel colon dans la possession de son patrimoine et de ses améliorations, et c'est ce que veut la législature.

En suivant la ligne des tracés qui cotoie le St. Laurent, les premiers townships qui s'offrent aux regards sont Romieu, Cherbourg et Dalibaire, sis dans le comté de Rimouski et touchant au florissant township du Cap Chat. Ces trois townships forment une lande laissée dans l'abandon par le gouvernement et qui occupe sur le St. Laurent 30 milles de rive, part de la limite du comté de Gaspé et se dirige à l'ouest du township arpenté de St. Denis, sur une profondeur d'environ 12 milles.

Ces terres vacantes ont été pendant plusieurs années occupées par des *squatters* qui, attirés là par les moyens d'existence que leur fournissait la pêche, en même temps que par la bonne qualité du terrain, s'établirent en divers endroits près du rivage : ils espéraient que leurs pétitions et démarches afin de faire arpenter les terres qu'ils occupaient seraient enfin couronnées de succès.

L'ouverture d'un chemin du gouvernement pour favoriser la colonisation et qui reliait les établissements de Ste. Anne des Monts et du Cap Chat à celui de St. Jérôme de Matane, a paru promettre de bons résultats pour l'avancement de la colonisation de cette partie reculée de la province ; c'est pourquoi, tout l'espace compris dans les trois townships ci-dessus nommés fut divisé et ses quatre premiers rangs furent arpentés et subdivisés en lots de ferme ; la plus grande partie des rangs traversés par le chemin du gouvernement avait été réservée en vertu du système des octrois gratuits.

Les nouvelles portions de terre mises à part pour la colonisation sont situées dans les townships de Pohenegamook et de Parke, comté de Kamouraska. Le premier de ces townships occupe une belle position en arrière de ceux de Bungay et Parke, se prolonge jusqu'aux frontières de la province et vient border, à l'est, le lac enchanteur de Pohenegamook. Il se trouve encore sur la ligne du chemin Taché projeté conduisant au Portage, Témiscouata, et est traversé par le chemin de colonisation qui conduit, à travers le township

de Parke, de l'établissement formé dans la seigneurie de l'Islet du Portage à la tête du lac. La rivière St. François achève de le mettre en communication directe et non interrompue par voie d'eau avec les villes et les florissants établissements des bords de la Rivière St. Jean, à une distance de 25 milles des confins du Canada formés par la limite du Pohenegamook.

L'arpentage fait dans le township de Parke, comté de Kamouraska, s'est borné à des divisions de lots le long du chemin de colonisation qui va de la paroisse St. André au lac Pohenegamook, éloigné d'environ 18 milles et croise la ligne du chemin Taché au 4e rang du township de Pohenegamook.

Les établissements de cette paroisse font des progrès rapides, en même temps que le chemin de colonisation offre les plus grandes facilités aux familles qui veulent s'enfoncer dans la forêt du township situé en arrière.

Dans le comté de Témiscouata, on s'est contenté d'arpenter les trois premiers rangs du township Demers, voisin du township Viger, et offrant un excellent terrain pour la colonisation et d'un débouché facile par le chemin Taché.

La subdivision du township de Mekinack, dans le comté de Portneuf, a été complétée cette année et présente à 50 milles de Trois-Rivières de magnifiques emplacements pour la colonisation.

Dans le comté de Montcalm, on a séparé en lots de ferme les terres arables situées sur la Rivière du Lac Ouareau, et comprenant une partie de ce qui reste du township de Chilton; on a ainsi augmenté pour les colons les moyens de s'établir en arrière des florissants endroits qui se forment rapidement sur la limite des townships de Rawdon et Chertsey. L'arpentage du township Morin, comté d'Argenteuil, a été limité à la subdivision du reste du township colonisé en partie par les *squatters*.

Les townships Hincks et Sicotte, situés sur le bord Est de la rivière Gatineau, dans le comté d'Ottawa, ont été mis à part et subdivisés en lots de ferme; le reste du premier de ces townships a été arpenté; déjà la plus grande partie en avait été subdivisée, il y a quelques années, et embrassait les missions de St. Joseph et Ste. Marie de Gatineau. Dans le second, l'arpentage a prolongé les divisions territoriales tracées jadis sur la Gatineau et a poussé jusqu'à environ six rangs en arrière de cette rivière le champ de colonisation.

Afin d'ouvrir immédiatement aux colons, dans le comté de Pontiac, les townships de Cawood et Leslie, traversés par le chemin projeté de Coulonge et Gatineau, ont été arpentés et subdivisés.

Il n'y a eu que peu d'arpentages de faits d'après les instructions directes de ce département pour ouvrir des chemins de colonisation dans le cours de 1858, si l'on en excepte celui dont on a reçu le rapport final et mentionné en conséquence dans la statistique annuelle; nous voulons parler de la ligne de chemin dans le comté de l'Islet, au-delà du fief Lessard qui traverse les terres de la Couronne, dans les townships de Lessard et Arago, au point d'intersection du chemin Taché, à une distance de 18 milles.

Ce chemin projeté est d'une grande importance, si l'on fait attention qu'il aboutit au quai du gouvernement à l'Islet, et ne peut manquer, par conséquent, de favoriser l'établissement des terres dans les townships en arrière.

Le nombre limité des arpentages ci-dessus mentionnés, leur éparpillement sur une surface de plus de 700 milles de large, l'éloignement de la plupart des terrains arpentés des centres de colonisation ou des chemins ouverts, ont diminué le coût d'arpentage, en comprenant les frais de tracés, d'un *cent* par acre de moins que le coût des arpentages faits en 1858; ce qui doit être attribué en grande partie au prix modéré des provisions, frais de transport et gages des hommes employés dans les explorations. D'un autre côté, dans le total des arpentages faits durant l'année fiscale 1859, on constate dans les dépenses comparées à celles de 1858 une diminution de près de \$12,000 sur les arpentages et explorations dont l'achèvement officiel est annoncé pour le Bas-Canada et qui ont été faits par ordre de ce département.

CHEMINS DE COLONISATION DU HAUT-CANADA.

Il est, je crois, inutile de développer les avantages qui doivent découler du percement des forêts de ce pays, au moyen de chemins qui les livrent à la colonisation. Dans le Haut-

Canada, le pays situé entre la Baie Géorgienne et la ville d'Ottawa est traversé par une ligne principale de la continuation du chemin d'Opéongo à partir de Farrell's Point, au-dessus de la ville d'Ottawa, jusqu'au lac Muskoka. Des lignes parallèles de ce chemin, dont on donne plus bas les détails, débouchent sur cette ligne principale de chemin, du nord au sud. L'un de ces chemins, celui de Bobcaygeon, si on le continue vers le nord jusqu'au Lac Nipissing, comme on se le propose, coupera le chemin d'Opéongo et ouvrira à la colonisation, sur une étendue de 120 milles, le pays qu'il traversera. Afin de donner suite à ce projet, on propose d'ouvrir une ligne principale du chemin, dont il est question dans le rapport d'arpentage; elle irait du Sault Ste. Marie jusqu'à la limite orientale de la Baie Géorgienne, de 5 à 8 milles du rivage, et formerait une voie de communication qui serait, en hiver surtout, d'une grande importance. Une grande partie de ce chemin a été tracée par A. P. Salter, A. P., auquel l'exploration a été confiée; les travaux s'en feront avec une rapidité et sur une étendue proportionnées au montant fourni par la Législature.

CHEMIN D'ADDINGTON.

M. Perry constate dans son rapport la division de 7,499 acres et d'une augmentation de 117 dans la population sur ce chemin, formant un total de 699 âmes. Le prix élevé des comestibles pendant la première partie de l'année, a de beaucoup retardé l'établissement des terres. La valeur du produit est estimée par M. Perry à \$22,546. On trouvera des détails statistiques et tableaux dans son rapport, Appendice No. 26. M. Perry a été nommé agent pour la vente des terres en arrière du chemin: il en a vendu 6,035 acres.

CHEMIN DE BOBCAYGEON.

L'établissement des terres données en octrois gratuits et de celles des townships voisins, a progressé rapidement. 195 lots sur le chemin ont été divisés et 13,900 acres en arrière vendus à des colons véritables. Les terres nouvellement arpentées des townships de Snowdon, Lutterworth et Anson, ainsi que celles de Stanhope et une partie de Galway, qu'on est à arpenter actuellement, sont très-recherchées. Il y a 776 acres de défrichés (dont 371 semés) sur les terres données en octrois gratuits le long du chemin, et une quantité presque égale sur les terres qui ont été achetées. Les récoltes produites sur les *lots de chemin*, avec la potasse, les pelleteries, les bardeaux, etc., (voir le rapport de M. Hughes, Appendice No. 27,) sont évaluées à \$20,790. La facilité d'accès à ce chemin par les voies ferrées et les bateaux à vapeur, et la qualité supérieure du sol ont contribué à l'établissement rapide des terres dans cette partie de la province.

LE CHEMIN D'HASTINGS.

D'après le rapport intéressant de M. Hayes (Appendice No. 25,) il paraît que les colons sur ce chemin sont dans une condition prospère. 996 acres y ont été défrichés pendant l'année dernière, formant un total de 2,081 acres améliorés sur les octrois gratuits, avec 252 bâtisses, comprenant 2 moulins à scies, 3 magasins, 5 auberges et 1 école. Le détail est plus que doublé; il y a 226 bêtes à cornes, 120 cochons, 26 moutons et 34 chevaux. La valeur des récoltes et des produits industriels pour l'année est estimée à \$27,659, faisant une augmentation de \$5,851 sur le produit de l'année dernière.

M. Hayes a été chargé de la vente des terres dans les townships faisant face au chemin, et il en a déjà vendu 123 lots à des colons véritables. Il évalue le produit de ces terres pour 1859 à \$34,459, ce qui porte à \$62,118 le produit du travail accompli dans l'établissement.

LE CHEMIN MUSKOKA.

Le chemin Muskoka, allant du lac Simcoe aux High Falls, sur la rivière Muskoka, a été ouvert à la colonisation dans le cours de l'année dernière : au mois d'Août, M. Jose Oliver fut nommé agent résidant. Son rapport constate une division de 54 emplacements. La plupart des concessionnaires (*locatees*) ont pris possession de leurs lots et ont construit des cabanes et fait de petits défrichements. Les terres sur ce chemin ne sont pas d'aussi bonne qualité généralement que sur les autres chemins de colonisation, mais ils sont d'un accès facile par le chemin de fer du nord et par les bateaux à vapeur sur le lac Simcoe. Le chemin a été entrepris et complété dans le but de créer un moyen important de communication. Il commence en effet aux premières eaux navigables du lac Simcoe, se dirige dans l'intérieur du pays, et remonte la grande voie artérielle, aujourd'hui presque complétée, qui joint, à l'endroit nommé Farrell's Point, la Rivière Ottawa à la Baie Géorgienne.

LE CHEMIN D'OPÉONGO.

Dans son rapport, M. French constate qu'il y a 235 colons sur le chemin d'Opéongo, dont 59 ont obtenu des lots pendant l'année 1859 ; 2,016 acres ont été défrichés, sur lesquels 1,090 ont été mis en culture. Il évalue la récolte à \$35,184, terme moyen \$30.27 l'acre, près de \$8 de plus que l'année dernière. Voir les détails dans son Rapport, Appendice No. 24. Sur le chemin et dans les limites des octrois gratuits, il y a deux écoles bien fréquentées, 2 bureaux de poste, 3 magasins, 2 églises et plusieurs auberges. La population sur le chemin est de 941 âmes.

CHEMINS DE COLONISATION DU BAS-CANADA.

Sur la portion de l'octroi parlementaire afférente au Bas-Canada pour des chemins de colonisation, \$19,800 ont été employés à continuer et finir les chemins commencés dans différentes localités, et \$2,500 à construire le chemin Taché et autres artères principales de communication recommandées dans les Rapports de 1857 et 1858,

Il a été ouvert dans le Bas-Canada, durant l'année 1859, 133 milles de chemins de colonisation ; 35 milles ont été achevés de ceux qui avaient été commencés dans les années précédentes ; il a été construit, de même, 18,936 pieds de pont et 16½ milles de chaussée. La moyenne du coût de ces chemins par mille, en y comprenant les ponts, s'est élevée au chiffre de \$198 00. Dépenses de l'année \$47,892 88cts, outre la balance des octrois antérieurs aussi bien que celui de la dernière session. Les détails de la dépense et du progrès de ces chemins se trouvent dans le Rapport de l'Inspecteur des Agences, Appendice No. 36.

M. Stanislas Drapeau a été nommé, en janvier 1859, agent résidant de la colonisation pour les chemins Elgin et Taché ; il a déjà marqué 183 lots sur le premier ; 24 familles résident sur leurs lots et beaucoup d'autres ont fait des améliorations. 709 acres ont été défrichés et la valeur des moissons et du sucre qui s'y sont faits est évaluée à \$5,775. Les colons ont 10 chevaux, 22 bêtes à cornes et 13 moutons. Pour les détails, voir le Rapport de M. Drapeau, Appendice, No. 29.

L'ouverture du chemin Taché, long de 209 milles, offrira de vastes champs à la colonisation pour le trop plein des populations d'en bas de Québec ; aussi, doit-on en presser la confection par tous les moyens possibles. Les travaux de ce chemin n'étant pas assez avancés pour permettre à M. Drapeau d'en commencer la colonisation l'automne dernier, il lui sera possible de le faire au printemps, par l'ouverture d'environ 5½ milles à l'extrémité ouest, et de 5½ milles au centre de ce chemin.

On ressent tellement dans le comté de Chicoutimi les avantages de s'établir sur les riches terres de la vallée du Saguenay et autour du lac St. Jean, que la colonisation y a devancé de 18 milles le chemin Kénogami, voie principale de cette partie du pays.

M. Gaudin, conducteur de ce chemin, écrit que telle est la magnificence du sol dans ces endroits qu'il croit que tous les lots jusqu'à Metabetchouan seront pris l'été prochain ; et il insiste avec force sur la nécessité de finir ce chemin aussitôt que possible.

Sur le chemin Simard et Tremblay, qui s'ouvre sur la rive droite du Saguenay, le conducteur dans son Rapport dit que bien qu'il n'y ait qu'un mille et demi de ce chemin carrossable, et environ un mille de plus accessible aux voitures d'hiver, quarante colons en ont déjà commencé le défrichement.

Quarante milles de la grande route artérielle qui mène du St. Laurent au Saguenay (le chemin Urbain et Grande Baie) sont aujourd'hui ouverts aux voitures d'été ; il n'en reste que 84 à compléter. Il est extrêmement désirable que les voies de communication entre les vieilles paroisses du St. Laurent et les nouveaux établissements du Saguenay soient finies au plus tôt.

Messire Gagnon, curé des Eboulements, écrit qu'aussitôt que ce chemin a été ouvert dans Settrington et De Sales, tous les lots ont été pris.

Les établissements avancent rapidement sur plusieurs chemins de colonisation percés à travers les forêts de la rive sud du St. Laurent, en bas de Québec, aussi bien qu'à travers les bois de la rive nord entre Québec et Montréal et dans les townships de l'Est ; en plusieurs circonstances, les colons ont devancé les chemins. La même activité, et peut-être une plus grande encore se fait remarquer dans la colonisation dans la vallée de l'Ottawa.

Le chemin Glen Lloyd, qui, après s'être rattaché au chemin de fer Grand Tronc, se dirige au sud et passe à travers les townships du comté de Mégantic, est d'une telle importance, non seulement quant à l'établissement des terres, mais encore comme débouché pour le minéral de cuivre de Leeds, que l'on devrait en pousser les travaux avec le plus de vigueur. Le succès ne saurait être douteux.

Dans le comté d'Ottawa, on demande avec instance l'achèvement de la route artérielle de la vallée de la rivière Gatineau, comme moyen d'avancer la colonisation de cette importante section de la Province.

PECHERIES.

L'importance vitale des pêcheries fait regretter vivement que ce sujet n'attire pas une plus grande attention de la part de nos concitoyens. Pendant que la population ouvrière s'amoncele dans nos champs et nos forêts, l'on voit les canadiens sembler mettre en oubli leurs lacs, leurs fleuves et leurs rivières, où fourmille cependant une pêche recherchée sur presque tous les marchés des deux mondes. Les richesses des eaux de ce pays sont incalculables, et l'on ne pense pas assez au débouché que leur exploitation ouvrirait au surplus du produit du sol. Je crois cependant pouvoir dire que l'énergie qui se déploie dans ce sens devient de plus en plus active et générale.

La pêche à la morue dans le Golfe et le Fleuve St. Laurent a produit les plus excellents résultats.

Malgré une légère baisse dans le commerce de l'huile, la pêche à la baleine entreprise presque exclusivement par les habitants de Gaspé montre une amélioration graduelle.

La pêche au loup-marin a été maigre, le temps lui ayant été contraire ; cependant, la prise d'automne a été meilleure que celle du printemps.

Le même sort a frappé de stérilité la pêche au maquereau. L'intempérie de la saison a forcé le plus grand nombre des vaisseaux composant la large flottille engagée cette année dans cette pêche, à rentrer alléges dans leurs ports respectifs.

La pêche au hareng n'a subi aucune diminution.

Celle aux marsouins a été légère.

Il n'est que raisonnable d'observer que beaucoup de vaisseaux étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes viennent déranger les endroits de pêche en deça des limites réservées par le traité de 1854 pour les pêcheurs anglais.

Ce doit être une source de beaucoup de satisfaction que de voir que les armements pour les pêcheries de mer augmentent sensiblement, sous le double rapport du nombre et de la grandeur des bâtiments, aussi bien qu'en équipages. Le fait que la consommation annuelle de ce pays exige une importation directe des Etats-Unis de près de \$200,000 des produits de cette branche de commerce, devrait être un aiguillon suffisant pour pousser les canadiens à se livrer plus activement à cette branche d'industrie.

Le système adopté et mis à effet cette année pour régler et protéger la pêche au saumon dans le Bas-Canada, produit des résultats qui sont déjà rendus évidents par l'augmentation du saumon dans les principales rivières de multiplication. Cette pêche a été heureuse durant la saison dernière. En poursuivant énergiquement la ligne de conduite qui n'a produit jusqu'ici que des avantages, on peut espérer un progrès toujours croissant et toujours continu.

Il a été accordé 163 licences de saison pour les stations de la pêche au saumon. Les droits qui en dérivent se montent à \$1,077 76. Les loyers d'affermages des pêcheries (au 15 mars), offerts au concours public, produisaient \$3,661.

A l'exception de quelques endroits sur la côte de Gaspé, aucune station de pêche n'a été soumise aux licences ou privilèges mis en vente, le long de la rive sud du St. Laurent, de la Baie des Chaleurs et de ses tributaires ; la plupart de celles de la rive nord ont été affermées à des taux purement nominaux.

Ce système, embrassant les deux côtes dans son action, à cause des nombreux délais qui l'entravaient, ayant à s'exercer dans une saison incertaine et courte, ce système, dis-je a, dû nécessairement n'être que partiel dans la première application qui en a été faite.

Par la 22 Vict., chap. 86, une somme de \$600 a été destinée à la formation de bancs d'huîtres dans les eaux de cette province que l'on trouverait propres à ce dessein. C'est pourquoi, on en a cueilli 150 minots sur les bancs naturels de Caraquette et St. Simon, dans les meilleures conditions possibles, et on a les transplantés en plusieurs endroits du Bassin de Gaspé et des Iles de la Magdeleine. L'inclémence du temps et les grands vents presque continuels ont rendu impossible de faire de semblables dépôts sur la rive nord du fleuve St. Laurent, à la Baie des Sept Iles et ailleurs. L'été dernier, un examen fait, en passant, de la Baie et du Saguenay a révélé l'existence de nombreux endroits propres à cette expérience. Il faut donc espérer que la chose s'accomplira cette année, d'autant plus qu'il reste sur l'octroi de l'an dernier une balance de \$226 66. Le succès éclatant qui vient de couronner des entreprises de la même nature tentées en France, doit faire naître les plus belles espérances sur les résultats que devront retirer le commerce et le pays de l'industrie huître.

Dans le Haut-Canada, les pêcheries dans les divisions des lacs Erié et Ontario donne l'espoir d'une amélioration. Celles qui sont établies autour de la division qui embrasse les lacs Huron et Supérieur, donnent des signes évidents d'amélioration. Il y a eu augmentation dans la main-d'œuvre et les matériaux de ces travaux ; le système de développement régulier et du contrôle qui leur est appliqué ne contribue pas peu à donner de l'encouragement aux pêcheurs entreprenants qui désirent mettre dans ces entreprises leurs capitaux et leur activité.

Il y a eu 121 pêcheries d'affermées dans le Haut-Canada, dont le loyer annuel est de \$5,623. Comme dans le Bas-Canada, la proportion des endroits de pêche couverts par les octrois actuels, est faible en comparaison des stations inexplorées et susceptibles d'exploitation.

La moitié des amendes imposées dans les deux sections de la province sous l'acte des Pêcheries, donne \$100.

La provenance totale des pêcheries du Haut et du Bas-Canada est de \$11,275 39.

Je dois mentionner que le but des transactions de cette année a été plutôt de mettre en pratique les moyens pris pour régler les pêcheries des deux sections de la province que d'en faire une source de revenu immédiat. Le doute n'est plus possible aujourd'hui sur le rendement considérable et les avantages directs et indirects que la province devra retirer d'une administration systématique et vigilante des pêcheries ; mais, aussi, on conviendra que l'inauguration d'un système aussi entièrement neuf doit rencontrer des obstacles. On a eu à traiter les préjugés avec tous les ménagements possibles ; et certes, on ne pouvait se dissimuler l'opposition qui serait faite à l'application à des endroits éloignés de règlements fixés pour administrer, pour la première fois, un commerce qui n'avait eu jusque-là d'autre contrainte que la volonté de ceux qui y étaient engagés. Heureusement que grâce au bon sens apporté par les officiers dans l'exécution de leurs devoirs, la loi a été impartialement mise en force, et, je crois, sans causer de dommages à personne.

Ceux mêmes qui étaient d'abord ses plus violents adversaires, en sont venus à comprendre qu'ils sont pour le moins aussi intéressés que le public à l'objet et aux résultats de cette loi.

On est entré en négociations avec le Nouveau-Brunswick, afin de législater et d'adopter

les moyens nécessaires pour assurer la protection et la due occupation des pêcheries dans les eaux qui divisent les deux provinces.

On trouvera aux appendices (Nos. 30, 31, 32, 33 et 33) les rapports intéressants des divers officiers surintendants des Pêcheries.

CONCLUSION.

Les règlements du 13 janvier dernier ont eu des effets de plusieurs espèces. Le plus évident, néanmoins, a été d'accroître énormément la besogne de ce département et de rendre nécessaire l'emploi d'un personnel nombreux qui n'aura plus sa raison d'être du moment que la grande majorité des cas dont avis a été donné auront été réglés. Malgré que ce résultat pût être prévu comme une des suites naturelles de la disposition qui fait débiteurs du gouvernement les acheteurs et *squatters*, ou les personnes établies illégalement (*trespassers*) sur les terres de la couronne, cependant cette disposition n'en était pas moins nécessaire pour introduire quelque chose de systématique dans l'administration du département, et empêcher à l'avenir l'existence et présentation de réclamations inutiles et importunes. L'expérience de quelques semaines dans ce département chargé d'étudier toute espèce de cas, sous quelque forme qu'ils se présentent, convaincra tout homme raisonnable, combien il est impossible, sans adopter les mesures qui ont été prises pour régulariser le travail du département, d'établir un système simple et approprié pour la disposition des terres publiques. Je désire, une fois pour toutes, s'il est possible, me débarrasser des cas non réglés et non payés ; avoir les réclamations de toutes les parties envoyées au département pour être jugées ; connaître quelles terres sont occupées ou améliorées, et assurer à l'occupant le droit légal de possession, afin que le département puisse s'occuper sans obstacles de ce qui reste des terres non vendues, et en disposer d'après un système qui empêchera la confusion, le délai, le travail et la dépense, et j'ajouterai aussi, l'immoralité et les fraudes qu'entraînent les cas de milliers d'individus, et qui exonèrera le chef du département, sous certains rapports, de cette étude quotidienne de détails qui entrave son action de manière à lui rendre impossible de s'occuper, comme il conviendrait, des sujets d'une importance plus générale. Je connais par expérience que de simples avertissements ou ordres n'ont pas eu d'effet, et que rien autre chose que l'action forte et décisive qu'il a plu à Votre Excellence en Conseil de sanctionner, n'a pu forcer les parties à faire constater leur position et à entrer en arrangements avec le gouvernement. Je prendrai la liberté de citer un exemple de ces cas qui regardent les débiteurs de la Couronne et les *squatters*. Dans l'un des plus vieux townships du Haut-Canada, un lot de terre avait été affermé par la Couronne en 1802 ; d'après nos livres rien n'avait été demandé depuis, ni payé sur le lot en question ; il va sans dire que l'accumulation des arrérages devra indubitablement épouvanter l'occupant actuel. Dans le Bas-Canada, un homme qui était en possession d'une terre depuis plus de 30 ans, en avait défriché 75 acres, y avait bâti maison, étables, granges et autres batiments de ferme, s'est présenté il n'y a pas longtemps, pour l'acheter. Eh ! bien, cette terre aurait pu être vendue en aucun temps et on aurait pu en donner les lettres patentes à un étranger, sans que l'on soupçonnât le moins du monde qu'elle était déjà occupée ; car il n'y avait pas même avis au département de sa réclamation de *squatter*.

En regardant aux appendices, on verra les recettes et les dépenses encourues cette année par le département.

Je désire rendre ici témoignage au zèle et au travail constants de l'Assistant Commissaire des Terres de la Couronne, ainsi qu'aux chefs des différents bureaux qui, dans le cours de l'année, ont travaillé très-activement à la besogne du Département.

Respectueusement soumis,
par l'obéissant serviteur de
Votre Excellence,

P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, }
Québec, 28 février 1860. }

MATIÈRES DE L'APPENDICE.

	Page.
1. Liste des officiers et commis du département	22
2. Agents des terres de la couronne dans le Bas-Canada.....	24
3. Agents des terres de la couronne dans le Haut Canada	26
4. Agents des bois de la couronne	27
5. Agents des biens des Jésuites, du domaine de la couronne et de la seigneurie de Lauzon.....	28
6. Etat des terres vendues en 1858 et 1859.....	29
7. Etat des recettes considérées comme reveuu.....	30
8. Etat des déboursés et dépenses d'administration.....	31
9. Montant des perceptions en 1859	32
10. Recettes et déboursés à compte des réserves du clergé, du Haut Canada.....	33
11. Recettes et déboursés à compte des réserves du clergé, du Bas-Canada.....	34
12. Recettes et déboursés à compte des terres des écoles communes du Haut-Canada	35
13. Recettes et déboursés à compte des terres des écoles de grammaire du Haut-Canada	36
14. Recettes et dépenses à compte des biens des jésuites	37
15. Recettes et dépenses à compte de la seigneurie de Lauzon	38
16. Recettes et dépenses à compte du domaine de la couronne.....	39
17. Recettes et dépenses à compte des terres de l'ordonnance	40
18. Montant du fonds d'amélioration	41
19. Rapport des arpentages du Bas-Canada	42
20. Rapport des arpentages du Haut-Canada	43
21. Etat des ouvrages du bureau.....	44
22. Etat des lettres reçues	45
23. Rapports sur les bois et forêts.....	46
24. Rapport de l'agent du chemin Opéongo	5
25. Rapport de l'agent du chemin Hastings	60
26. Rapport de l'agent d'Addington	65
27. Rapport de l'agent du chemin de Bobcaygeon.....	67
28. Rapport de l'agent du chemin Muskoka... ..	68
29. Rapport de l'agent du chemin Elgin et Taché... ..	69
30. Rapport du surintendant des pêcheries pour le Haut-Canada.....	71
31. Rapport de l'inspecteur des pêcheries, 2e division, Haut-Canada	79
32. Rapport du surintendant des pêcheries pour le Bas-Canada.....	87
33. Rapport du magistrat pour la protection des pêcheries du Golfe.....	102
34. Rapport de M. Witcher, aide du surintendant des pêcheries.....	157
35. Compte de l'inspecteur des agences, Bas-Canada.....	163
36. Rapport de l'inspecteur des agences, Bas-Canada	167
37. Rapport de l'agent des terres de l'ordonnance du Canada et Cédule	217
38. Rapport de l'A. P. A. P. Salter sur les chemins et arpentages de la rive nord du Lac Huron.....	229

APPENDICE.

APPENDICE No. 1.

Liste des officiers et des commis du département des Terres de la Couronne, pour l'année expirée le 31 décembre 1859.

Désignations.	Noms.	Traitement annuel.	Date de la nomination.	Par qui nommé.
Commissaire.....	Hon. P. M. Vankoughnet.....	\$ 5000 00.....	6 août 1858.....	Lord Sydenham.
Assistant commissaire.....	A. Russell.....	2600 00.....	22 nov. 1839.....	Sir J. C. Sherbrooke.
Sous-arpenteur général.....	J. Bouchette.....	2400 00.....	18 mars 1818.....	Commissaire des terres de la couronne.
Comptable et caissier.....	W. Ford.....	1610 00.....	10 avril 1852.....	Arpenteur général Parke.
Premier arpenteur et dessinateur, Est.....	E. T. Fletcher.....	1200 00.....	21 déc. 1814.....	Commissaire des terres de la couronne.
Arpenteur et dessinateur, chef des arpentages du H.-C.....	T. Devine.....	1600 00.....	11 juillet 1846.....	do
do	G. G. Dunlevie.....	1200 00.....	22 mars 1852.....	do
do	J. W. Bridgland.....	1080 00.....	22 janvier 1856.....	Gouverneur en conseil.
do	E. Fox.....	1000 00.....	28 sept. 1857.....	Commissaire des terres de la couronne.
Dessinateur.....	S. F. Bouchette.....	900 00.....	9 janvier 1854.....	do
do	J. P. Bauset.....	1840 00.....	1er juin 1854.....	Sir John Colborne.
do	W. Spragg.....	1600 00.....	1er janv. 1829.....	Commissaire des terres de la couronne.
Surintendant des ventes de terres.....	P. M. Partridge.....	1495 00.....	19 fév. 1851.....	Sir George Arthur.
Surintendant des bois et forêts.....	T. Hector.....	1860 00.....	17 juin 1839.....	Sir George Arthur.
Commis de première classe.....	H. J. Jones.....	1610 00.....	9 nov. 1840.....	Gouverneur Général.
do	J. C. Tarbutt.....	1610 00.....	17 mars 1842.....	Commissaire des terres de la couronne.
do	W. F. Collins.....	1610 00.....	7 août 1843.....	do
do	F. T. Judah.....	1600 00.....	12 juin 1849.....	do
do	E. A. Généreux.....	1440 00.....	1er nov. 1846.....	do
do	F. T. Roche.....	1200 00.....	20 mars 1846.....	do
do	J. Alley.....	1200 00.....	6 février 1848.....	do
do	J. Morphy.....	1200 00.....	8 juillet 1851.....	do
do	C. T. Walcot.....	1200 00.....	16 octobre 1854.....	Lord Elgin. Résigné le 30 fév. 1859.
do	J. Tolmie.....	1200 00.....	23 octobre 1853.....	Commissaire des terres de la couronne.
do	T. Hammond.....	1200 00.....	24 janvier 1842.....	do
do	F. A. Hall.....	1200 00.....	1er janv. 1847.....	M. le secrétaire Daly.
do	J. V. Gale.....	1000 00.....	11 sept. 1856.....	Commissaire des terres de la couronne.
do	W. F. Whiteher.....	1080 00.....	1er avril 1847.....	do
do	V. E. Tessier.....	1080 00.....	7 août 1852.....	do
Commis de seconde classe.....	T. Cherrier.....	1080 00.....	6 octobre 1852.....	do
do	A. Kirkwood.....	1080 00.....	21 mars 1854.....	do
do	A. J. Taylor.....	900 00.....	29 octobre 1854.....	do
do	F. D. Dugal.....	900 00.....	18 février 1854.....	do
do	L. R. Fortier.....	900 00.....	30 nov. 1854.....	do
do	F. Chassé.....	900 00.....	28 mai 1855.....	do
do	L. A. Robitaille.....	900 00.....	1er avril 1855.....	do

do	D. A. Grant.....	900 00.....	31 août 1856.....	do
do	J. J. Prendergast.....	900 00.....	1er août 1851.....	do
do	F. Banister.....	900 00.....	28 août 1856.....	do
do	L. D. Lemoine.....	2 50 \$ jour.....	27 avril 1858.....	do
do	A. A. Vanfelton.....	900 00.....	5 juin 1857.....	do
Commis de 3e classe.....	J. Innes.....	600 00.....	1er nov. 1848.....	do
Commis surnuméraire.....	G. B. Couper.....	2 50 \$ jour.....	17 octobre 1857.....	do
do	A. Dale.....	2 50 ".....	1er fév. 1858.....	do
do	L. R. M. Fortier.....	500 00.....	6 avril 1858.....	do
do	T. Morkill.....	2 50 \$ jour.....	24 avril 1858.....	do
do	J. Alley, Jun'r.....	500 00.....	24 avril 1858.....	do
do	T. H. Derbyshire.....	500 00.....	1 mai 1858.....	do
do	J. W. Teevin.....	2 50 \$ jour.....	25 février 1858.....	do discontinué 30 avril '59.
Dessinateur surnuméraire.....	F. Bolger.....	2 50 ".....	7 octobre 1859.....	do
Commis surnuméraire.....	W. E. Collins.....	1 50 ".....	28 nov. 1859.....	do discontinué.
do	J. A. Kavanagh.....	2 50 ".....	5 déc. 1859.....	do
do	De V. Fisher.....	900 00.....	1er déc. 1859.....	do
Gardien.....	J. Bradshaw.....	500 00.....	27 mars 1852.....	do
Messager.....	G. Fisher.....	416 00.....	1er sept. 1844.....	do
do	P. Potvin.....	317 00.....	1er sept. 1859.....	do
do	E. Dumontier.....	317 00.....	9 mars 1855.....	do dis. 31 août '59.

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 2.

LISTE DES AGENTS DES TERRES DE LA COURONNE POUR LE CANADA-EST, date de leur nomination et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1859.

SECTION DE L'OUEST.

Noms des agents.	Comtés.	Date de la nomination.	Commissions.	Remarques.
Barron, Thomas	Deux Montagnes, partie de	4 août 1845	\$25 21	COMMISSIONS DE 5 POUR CENT SUR les premiers.....\$2000 00 2½ pour cent sur les suivants... \$28,000 00 1½ pour cent pour toute somme excédant.....\$30,000 00
Bastien, F. X.	Ottawa, partie de	4 août 1845	23 85	
Bourgeois, G. A.	Drummond, partie de	23 mars 1850	10 00	
Baudet, N. A.	Arthabaska	7 avril 1854	13 49	
Cameron, G. W.	Ottawa, partie de	12 décembre 1859	nil.	
Felton, John	Sherbrooke, Stanstead et Drummond, parties de	30 juin 1843	225 40	
Fleming, William	Huntingdon	21 août 1852	nil.	
Farley, Robert	Ottawa, partie de	27 août 1859	63 47	
Hume, John	Mégantic, partie de	21 juin 1852	121 02	
Judgson, G. M.	Pontiac, partie de	27 février 1858	171 76	
Kaines, George	Deux-Montagnes, partie de	19 mai 1854	27 00	
Kemp, O. J.	Stanstead, Missisquoi et Shefford	15 avril 1848	231 55	
Lynch, John	Ottawa, partie de	20 juin 1849	82 21	
Lewis, J. S.	Beauharnois,	16 décembre 1848	nil.	
McLean, Donald	Ottawa, partie de	4 août 1845	46 65	
McBean, Michael	Ottawa, partie de	14 novembre 1859	8 28	
Murray, E. W.	Ottawa, partie de	19 février 1858	119 62	
Pratt, F. X.	Drummond, partie de	10 mars 1856	72 15	
Sheppard, C. C.	Drummond, partie de	7 décembre 1850	41 04	
Thompson, William	Argenteuil	4 juin 1858	11 36	
Lafontaine, A.	Ottawa, partie de	11 octobre 1845	72 26	

WILLIAM FORD,

Comptable et Caissier.

ANDREW RUSSELL,

Assistant-Commissaire.

Département des Terres de la Couronne, Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 2.

Liste des agents des terres de la couronne pour le Canada Est, date de leur nomination et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1859.

SECTION DE L'EST.

Noms des Agents.	Comtés.	Nomination.	Commission.	Remarques.
Arcand, J. O. C.	Mégantic, partie de	15 décembre 1849	\$ 1	REMOUMENTS. Commission de 5 pour cent sur les premiers \$2000.00; 2½ pour cent sur les \$28,000.00 suivants; et 1¼ pour cent pour toute somme excédant \$30,000.00.
Bochet, Amable	Portneuf et Champlain	30 juin 1843	11	
Boutillier, Thomas	Inspecteur des agences et des chemins de colonisation	30 mars 1854	1840	
Bourgeois, Jules	Berthier et Joliette	23 décembre 1858	36	
Blanchet, L. C.	Beauce	.....	1
Daly, Alexander	Leinster, partie de	12 juin 1844	29	
Dery, J. P.	Portneuf, partie de	12 juillet 1851	1	
Deguise, Florence	Kamouraska, partie de	25 mai 1850	26	
Drapeau, Stanislas	Chemin Elgin et Taché—Agent des concessions gratuites	29 janvier 1858	.....
Dubord, L. A.	Maskinongé et St. Maurice	26 mai 1859	.....
Eden, John	Gaspé	24 avril 1851	4	
Gauvreau, L. N.	Rimouski, partie de	22 juillet 1848	8	
Levallée, A. B.	Deux Montagnes et Terrebonne, parties de	12 août 1843	24	
LeBel, J. T.	Sherbrooke et Wolfe, parties de	31 mai 1852	375	
LeBel, J. A.	Bonaventure	25 mars 1858	29	
Larue, S. V.	Bellechasse, partie de	11 octobre 1852	8	
Lepage, J. B.	Rimouski, partie de	12 décembre 1855	8	
Martin, Vincent	Chicoutimi	10 septembre 1858	123	
Ross, Andrew	Mégantic, Dorchester, et Bellechasse, parties de	30 juin 1843	93	
Stewart, McLean	Québec	27 septembre 1845	5	
Tetu, François	L'Islet et Bellechasse, parties de	25 mai 1850	8	
Tremblay, Edouard	Charlevoix	15 juin 1855	5	

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 3.

LISTE DES AGENTS DES TERRES DE LA COURONNE pour le Canada Ouest, date de leur nomination et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1859.

Noms des agents.	Comtés.	Nomination.	Commission.	Remarques.
Alexander, John	Simcoe	18 avril 1843	\$ 537 08	
Ambridge, T. A.	Wentworth	27 avril 1853	101 94	
Askin, J. B.	Middlesex et Elgin	— juillet 1839	369 34	
Ballard, N.	Prince Edouard	6 juillet 1854	143 43	
Brooke, John E.	Kent	24 août 1853	232 92	
Campbell, Duncan	Norfolk	— juillet 1839	186 42	
Carroll, John	Oxford et Brant	20 novembre 1844	339 21	
Crawford, Walter	Partie de Peterborough	11 avril 1849	213 75	
Durie, John	Carleton	10 mars 1845	315 61	
French, T. P.	Part. de Renfrew et pour l'établiss. des routes d'Ottawa et Opeongo.	17 septembre 1855	180 10	
Gibson, David	Inspecteur des agences et des chemins de colonisation	4 avril 1854	1840 00	
Geddes, Andrew	Wellington	8 juin 1845	926 58	
Hayes, M. P.	Partie d'Hasting et pour l'établissement de la route d'Hastings	3 juillet 1856	69 63	
Harris, William	Renfrew, partie de	— juin 1851	622 12	
Hart, Samuel	Stormont, Dundas et Glengarry	20 novembre 1844	433 02	
Huber, H. S.	Waterloo	26 avril 1856	298 29	
Hughes, Richard	Vict. et Peterboro', part. de, et pour l'étab. de la route de Bobcaygeon	25 novembre 1858	130 60	
Jackson, William	Grey	3 novembre 1854	802 80	
Kerr, George	Lanark	8 octobre 1858	392 87	
McAnnany, Francis	Hastings, partie de	— mai 1840	366 13	
McNabb, Alexander	Bruce	29 avril 1851	671 10	
Macpherson, Allan	Lennox et parties de Frontenac et Addington	20 novembre 1844	624 68	
Moynahan, Denis	Essex	21 avril 1853	193 65	
Moffat, J. P.	Renfrew, partie nord de	26 novembre 1858	141 59	
Oliver, R. J.	Agent des concess. gratuites pour l'étab. de la route de Muskoka.	22 juillet 1859		
Perry, Ebenezer	Frontenac et Addington, partie de, et pour la route d'Addington	27 mars 1856	113 66	
Roche, G. M.	Victoria	22 octobre 1858	430 88	
Scott, W. J.	Leeds et Grenville	— juillet 1839	272 55	
Scott, Alexander	Lambton	31 mai 1854	347 07	
Sharman, John	Perth	27 avril 1853	375 97	
Smith, Henry	Lincoln, Welland et Haldimand	6 juin 1850	88 42	
Stewart, Neil	Prescott et Russell	26 septembre 1855	314 34	
Wallis, William	Northumberland et Durham	8 octobre 1858	330 39	
Widder, Charles	Huron	15 janvier 1857	622 64	
Wilson, Joseph	District d'Algonna et l'Isle St. Joseph	25 juillet 1845	63 22	

EMOLUMENTS.

Commission de 5 cent sur les premiers 2000
 2 cent sur les suivants 2800
 1 cent pour toute somme excédant 3000

WILLIAM FORD, comptable et caissier
 ANDREW RUSSELL, Assist. commiss.

DÉPARTEMENT DE TERRES DE LA COURONNE, Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 4.

Liste des agents des bois de la couronne dans le Haut et le Bas-Canada, date de leur nomination et traitement alloué à chacun d'eux pour leurs services durant l'année 1859.

Agents.	Agences.	Date de la nomination.	Traitement.
Bell, Charles E.....	Le bas de l'Ottawa.....	6 mai 1854.....	\$ 1200 00
Dubé, C. T.....	Le bas du St. Laurent.....	15 mars 1855.....	700 00
Duburger, George.....	Territoire du Saguenay.....	30 mai 1854.....	1200 00
Dawson, Charles.....	Madawaska et Chaudière.....	15 septembre 1857.....	1000 00
Dubord, L. A.....	Territoire du St. Maurice.....	26 mai 1859.....	1000 00
Masse, Edward.....	Percepteur des droits de glissoires, Ottawa.....	10 mai 1855.....	1000 00
Nagle, G. J.....	Territoire de St. François.....	30 mai 1854.....	1200 00
Powell, A. W.....	Huron, Supérieur et Péninsule du Canada Ouest.....	30 juin 1855.....	1200 00
Russell, A. J.....	Ottawa et ses tributaires.....	— juin 1846.....	1840 00
Stewart, McLean.....	Percepteur général à Québec.....	27 septembre 1845.....	1800 00
Vergier, J. N.....	Péninsule de Gaspé.....	15 mars 1845.....	600 00
Way, J. F.....	Territoire d'Ontario.....	6 Mai 1854.....	1440 00

Les devoirs des agents des bois de la Couronne sont d'accorder des licences pour la coupe des bois, percevoir les droits dus à la Couronne, protéger le domaine public contre les déprédations des bois et forêts dans les limites de leurs agences et voir à l'administration générale de l'exploitation des bois, etc.

WILLIAM FORD,

Comptable et Caissier.

ANDREW RUSSELL,
Assistant Commissaire.

Département des terres de la Couronne, Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 5.

LISTE DES AGENCES de la Seigneurie de Lauzon, du domaine de la Couronne et des biens des Jésuites.

Noms des agents.	Nature de l'agence.	Date de la Nomination.	Rémunération reçue en 1859.	Remarques.
Félix Fortier.....	Agent de perception et de commutation, seigneurie de Lauzon, et surintendant et agent des lots de grève et d'eau profonde port de Québec, excepté ceux du côté nord du havre de Québec transportés aux commissaires par l'acte 22 Vict. ch. 32.	Comme agent de perception pour Lauzon et surintendant des lots de grève et d'eau profonde, septembre 1855. Comme agent de commutation pour Lauzon, avril 1858.	\$ 1,400 00	Cette somme, outre \$150 allouées pour loyer de bureau est payée à M. Fortier, comme traitement en sa qualité d'agent percepteur de Lauzon et surintendant des lots de grève et d'eau profonde. Comme agent de commutation, il doit recevoir \$6 sur chaque commutation. Il n'y en a pas eu en 1859.
Joseph Laurin.....	Agent du domaine de la Couronne et de commutation, <i>Censive</i> de Québec.	Septembre, 1855.....	788 37	Cette somme, \$500 de traitement et \$276.37 de commission a été payée à M. Laurin comme agent du dom. de la C. La balance \$12 lui a été payée pour commutation. A droit à \$6 par commutation. Il n'y en a pas eu en 1859.
Valère Guillet.....	Agent de commutation <i>Censive</i> de Trois-Riv.	Juin, 1854.....	.....	.....
Jean Baptiste Varin.....	Agent de perception et de commutation, biens des Jésuites, district de Montréal, et agent général pour la perception des arrérages des biens des Jésuites dans le Bas-Canada.	Nommé agent local par l'ex-commissaire des biens des Jésuites. Nommé agent général, juillet 1857.	1,971 61	Sur cette somme, il y a \$1800 de traitement en qualité d'agent général et \$171.61 de commission comme agent local. M. Varin n'a rien reçu comme agent de commutation en 1859, aucune commutation n'ayant eu lieu.
Hon. Louis Panet.....	Agent de perception et de commutation, biens des Jésuites, district de Québec,	Nommé par l'ex-commissaire des biens des Jésuites.	685 29	Comme agent percepteur sous forme de commission—Pas de rémunération en 1859, comme agent de commutation.
Valère Guillet et Flavien Lottinville.	Agent de perception et de commutation pour le Cap de la Madeleine et les biens des Jésuites, cité de Trois-Rivières.	Juin, 1855.....	27 48	Comme agent percepteur,—pas de rémunération en 1859, comme agent de commutation.
Louis Guillet, Jr.....	Agent de perception et de commutation, seigneurie de Batiscan.	Juin, 1848.....	24 32	do do do

ANDREW RUSSELL,
Assistant Commissaire.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE. } F. T. JUDAH,
Département des biens des Jésuites, } *Commissaire des biens des Jésuites.*

Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 6.

ÉTAT du nombre d'acres vendus, montant des ventes et montants perçus dans le Haut et le Bas-Canada, pour les années 1858 et 1859.

	Acres vendus.		Montant des ventes		Montant des perceptions reçues.	
	1858.	1859.	1858.	1859.	1858.	1859.
			\$	\$	\$	\$
			cts.	cts.	cts.	cts.
Terres du clergé, Haut-Canada.....	25812½	75698	58761 99	181944 04	110320 20	211080 38
Terres du clergé, Bas-Canada.....	4116	15031	3809 53	18980 21	7498 56	15319 04
Terres de la couronne, Haut-Canada.....	121603	167196½	138693 06	174470 27	100819 10	136557 16
Terres de la couronne, Bas-Canada	49143	132422	22249 10	76960 47	13553 85	33493 52
Terres des écoles communes.....	3571	5852	9930 40	13392 20	24916 83	50167 45
Terres des écoles de grammaire	5644	5247½	11469 00	9447 92	14184 60	13185 62
	209889½	401446½	244 913 08	475195 11	271293 14	459803 17

Le montant reçu en janvier 1860, comprenant les perceptions faites par les agents des terres de la couronne pour le mois de décembre 1859, et les sommes reçues trop tard à ce bureau pour être comprises dans les comptes de l'année, s'élevait à \$246,119.88.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

ANDREW RUSSELL,

Assistant-Commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 7.

ETAT des recettes du département des terres de la couronne pour l'année 1859,
qui sont considérées comme revenu.

Bois et forêts.....	\$ 246593 69
Glissoires de l'Ottawa.....	31338 08
Glissoires du St. Maurice.....	2528 97
Honoraires de location, Bas-Canada.....	15 00
Honoraires casuels, Haut-Canada	170 70
Honoraires casuels, Bas-Canada	14 00
Honoraires des patentes, Bas-Canada.....	232 95
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Haut-Canada	306 90
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Bas-Canada	240 51
Mines	3570 70
Versements à la couronne, Haut-Canada	135494 90
Versements à la couronne, Bas-Canada.....	31647 02
Cens à la couronne.....	1548 77
Arrérages de fermages à la couronne.....	339 47
	\$ 454041 66

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 8.

Etat des dépenses faites par le Département des Terres de la Couronne pour l'année 1859, à compte des frais d'administration.

Rive Nord, Lac Huron.....	\$ 111 21	
Pêcheries, Bas-Canada.....	2339 00	
Pêcheries, Haut-Canada.....	3553 11	
Route d'Ottawa et d'Opeongo.....	1460 00	
Route d'Hastings.....	1460 00	
Route d'Addington.....	1460 00	
Route de Bobcaygeon.....	1460 00	
Frais de poste des agences, Haut-Canada.....	243 37	
Frais de poste des agences, Bas-Canada.....	27 20	
Agents à commission, Haut-Canada.....	11464 06	
Agents à commission, Bas-Canada.....	2869 85	
Bureau des examinateurs des arpenteurs, Haut-Canada.....	470 00	
Bureau des examinateurs des arpenteurs, Bas-Canada.....	305 00	
Annonces de la couronne, Haut-Canada.....	7289 43	
Annonces de la couronne, Bas-Canada.....	1501 67	
Inspection des agences, Haut-Canada.....	2988 97	
Inspection des agences, Bas-Canada.....	3665 66	
Inspection de la couronne, Haut-Canada.....	779 50	
Inspection de la couronne, Bas-Canada.....	266 20	
Exploration des chemins, Haut-Canada.....	5144 91	
Exploration des chemins, Bas-Canada.....	1498 62	
Arpentages de la couronne, Haut-Canada.....	52970 33	
Arpentages de la couronne, Bas-Canada.....	21194 70	
Déboursés généraux.....	17634 14	
Expédition de la Rivière Rouge.....	128 44	
Ligne frontière, Haut et Bas-Canada.....	1185 28	
Réclamations de terres dans Huron.....	929 50	
Réclamations de terres dans Bruce.....	334 75	
Avances sur traitements.....	3820 34	
Commissions de Bolton et Magog.....	648 00	
Journaux d'explorations et arpentages, territoire du Nord Ouest.....	2400 00	
Arpentages du St. Maurice.....	193 72	
		151796 96
Déduire la commission et les services des écoles et du clergé.....		17933 86
		\$ 133863 10

ANDREW RUSSELL,

Assistant-Commissaire.

WILLIAM FORD,

Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 9.

ÉTAT.—Département des Terres de la Couronne, montant des perceptions de 1859.

Terres du clergé, Haut-Canada.....	\$211080 38	
Terres du clergé, Bas-Canada	15319 04	
Terres de la couronne, Haut-Canada	136557 16	
Terres de la couronne, Bas-Canada	33493 52	
Terres des écoles communes.....	50167 45	
Terres des écoles de grammaire.....	13185 62	
		459803 17
Domaine de la couronne.....	10211 52	
Biens des jésuites.....	18547 67	
Seigneurie de Lauzon	7262 66	
Bois et forêts.....	274699 42	
Glissoires du St. Maurice.....	2523 97	
Glissoires de l'Ottawa	32338 08	
Honoraires de location, Bas-Canada.....	15 00	
Honoraires casuels, Haut-Canada.....	170 70	
Honoraires casuels, Bas-Canada.....	14 00	
Honoraires des patentes, Bas-Canada	232 95	
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Haut-Canada.....	306 90	
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Bas-Canada.....	240 51	
Mines.....	3570 70	
Pêcheries, Haut-Canada.....	86 00	
Pêcheries, Bas-Canada.....	1323 41	
Terres de l'artillerie	27460 90	
		379009 39
		\$838812 56

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 30 décembre 1859.

APPENDICE No. 10.

ÉTAT des recettes et déboursés à compte des Réserves du Clergé dans le Haut-Canada, pour l'année 1859.

Date.	Terres vendues.		RECETTES.					PAIEMENTS.					
	Acres.	Montant.	18 Vic. c. 2. Principal.	18 Vic. c. 2. Intérêt.	18 Vic. c. 2. Inspection.	Rentes sur lots affermés.	Rentes sur lots non affermés.	18 Vic. c. 2. Principal.	18 Vic. c. 2. Intérêt.	18 Vic. c. 2. Inspection.	Rentes sur lots affermés.	Rentes sur lots non affermés.	Déboursés
1859	75698	\$ cts. 181944 04	\$ cts. 140666 13	\$ cts. 55762 07	\$ cts. 1577 00	\$ cts. 363 70	\$ cts. 12711 48	\$ cts. 131796 73	\$ cts. 52418 07	\$ cts. 1406 07	\$ cts. 334 69	\$ cts. 11949 05	\$ cts. 13175 77

RÉCAPITULATION.

RECETTES.	PAIEMENTS.
Principal, 18 Vic. chap. 2.....	Principal, 18 Vic. chap. 2, transporté au gouvernement.....
Intérêt, 18 Vic. chap. 2.....	Intérêt, 18 Vic. chap. 2, transporté au gouvernement.....
Inspection, 18 Vic. cap. 2.....	Inspection, 18 Vic. chap. 2, transporté au gouvernement.....
Rentes sur lots affermés	Rentes sur lots affermés.....
Rentes sur lots non affermés	Rentes sur lots non affermés
Déboursés.....	Déboursés.....
\$ cts. 140666 13	\$ cts. 131796 73
55762 07	52418 07
1577 00	1406 07
363 70	334 69
12711 48	11949 05
211080 38	13175 77
211080 38	211080 38

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

Département des Terres de la Couronne, Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 11.

Etat des recettes et déboursés à compte des Réserves du Clergé dans le Bas-Canada, pour l'année 1859.

Date.	Terres vendues.		RECETTES.						PAIEMENTS.						
	Acres.	Montant.	Principal, 18 Vic. cap. 2.	Intérêt, 18 Vic. cap. 2.	Rente, 18 Vic. cap. 2.	Inspection, 18 Vic. cap. 2.	Cens sur lots vendus.	Droits sur les bois.	Principal, 18 Vic. Cap. 2.	Intérêt, 18 Vic. Cap. 2.	Rente, 18 Vic. Cap. 2.	Inspection, 18 Vic. Cap. 2.	Cens sur lots vendus.	Droits sur les bois.	Déboursés.
1859.	15031	\$ cts. 18980 21	\$ cts. 11678 47	\$ cts. 2447 44	\$ cts. 218 47	\$ cts. 276 26	\$ cts. 4 00	\$ cts. 694 40	\$ cts. 10888 29	\$ cts. 2295 86	\$ cts. 205 36	\$ cts. 255 69	\$ cts. 3 76	\$ cts. 652 74	\$ cts. 1017 34

RÉCAPITULATION.

RECETTES.		PAIEMENTS.	
	\$ cts.		\$ cts.
Principal, 18 Vic. Cap. 2.....	11678 47	Principal, 18 Vic. Cap. 2, transporté au gouvernement.	10888 29
Intérêt, 18 Vic. Cap. 2.....	2447 44	Intérêt, 18 Vic. Cap. 2, transporté au gouvernement.	2295 86
Rente, 18 Vic. Cap. 2.....	218 47	Rente, 18 Vic. Cap. 2, transporté au gouvernement.	205 36
Inspection, 18 Vic. Cap. 2.....	276 26	Inspection, 18 Vic. Cap. 2, transporté au gouvernement.	255 69
Cens sur lots vendus.....	4 00	Cens sur lots vendus, transporté au gouvernement.....	3 76
Droits sur les bois.....	694 40	Droits sur les bois, transporté au gouvernement.....	652 74
		Déboursés	1017 34
	\$15319 04		15319 04

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

ANDREW RUSSELL,
Assistant--Commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 12.

ETAT du nombre d'acres vendus et du montant reçu sur la vente des terres des écoles communes, en vertu de la 12 Vict., chap. 200, pour l'année 1859.

Date.	Acres.	Prix par acre.	RECETTES.			PAIEMENTS.					Déboursés.	
			Principal.	Rente.	Intérêt.	Principal.	Rente.	Intérêt.	Commission. Rente.	Commission. Intérêt.		
1859.	5852	\$ 2	\$ cts. 38819 02	\$ cts. 91 75	cts. 11256 68	\$ cts. 35682 19	\$ cts. 86 24	\$ cts. 10570 49	\$ cts. 2329 14	\$ cts. 5 51	\$ cts. 675 39	\$ cts. 818 49

Total des acres vendus au 31 décembre, 1858, 974411¹/₂
 Do. do en 1859, 5852

Balance, non vendus..... 980263³/₄
 19736¹/₄

RÉCAPITULATION.

RECETTES.	\$ cts.	PAIEMENTS.	\$ cts.
Principal	38819 02	Montant transporté au gouvernement, à compte du principal.....	35682 19
Rente.....	91 75	Montant transporté au gouvernement, à compte de rente.....	86 24
Intérêt	11256 68	Montant transporté au gouvernement, à compte d'intérêt.....	10570 49
		Montant payé à compte de commission, principal	2329 14
		Montant payé à compte de commission, rente.....	5 51
		Montant payé à compte de commission, intérêt.....	675 39
		Montant payé, déboursés et divers.....	818 49
	50167 45		50167 45

ANDREW RUSSELL,
 Assistant-Commissaire.

WILLIAM FORD,
 Comptable et Caissier,

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 13.

ETAT du nombre d'acres vendus, et du montant reçu sur la vente des terres des écoles de grammaire, pour l'année 1859.

Date.	Acres.	Prix par acre.	RECETTES.				PAIEMENTS.							
			Rente.	Intérêt.	Principal.	Inspection.	Rente.	Intérêt.	Principal.	Commission. Inspection.				
1859	5247½	\$ 2	\$ 93 04	\$ 2684 28	\$ 9600 30	\$ 8 00	\$ 839 46	\$ 2523 23	\$ 9024 29	\$ 7 52	\$ 53 58	\$ 161 05	\$ 576 01	\$ 00 48

RÉCAPITULATION.

RECETTES.	\$	cts.	PAIEMENTS.	\$	cts.
Rente	893	04	Montant transporté au gouvernement à compte de rente.....	839	46
Intérêt	2684	28	do do intérêt	2523	23
Principal	9600	30	do do principal	9024	29
Inspection	8	00	do do inspection	7	52
			Total transporté au gouvernement	12394	50
			Montant payé à compte de commission ou rente.....	53	58
			do do intérêt	161	05
			do do principal	576	01
			do do inspection	0	48
Total	\$13185	62	Total	\$13185	62

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

ANDREW RUSSELL
Assistant-Commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 14.

ÉTAT.—Recettes et déboursés à compte des biens des Jésuites, pour l'année 1859.

RECETTES BRUTES.										REVENU NET.	
Localité.	Lods et ventes.	Cens et rentes.	Moulins et terres, etc.	Rentes foncières etc.	Deniers reçus sur jugements et reconnaissances.	Prix de commutation.	Rentes et droits sur les bois.	Montant des recettes de chaque localité.	Montant de la recette brute.		DE-PENSES.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Sillery.....	10 19	4705 79	106 39	4822 37	18547 67	431 05	
St. Gabriel.....	21 82	12 79	.....	.....	.....	.....	34 61	
Notre Dame des Anges.....	31 71	106 05	865 20	.....	81 72	.....	1084 68	
Bélar.....	14 41	.....	.....	.....	.....	.....	14 41	
Biens à Québec.....	894 97	.....	.....	.....	.....	894 97		
Biens dans Lauzon.....	2 00	.....	.....	.....	.....	2 00		
Batiscan.....	143 43	100 00	.....	.....	.....	2073 00	2688 16	
Cap de la Magdeleine.....	110 13	261 60	.....	.....	.....	.....	33 13	
Île de St. Louis.....	12 63	20 50	.....	.....	.....	.....	00 89	
Banlieue de Trois-Rivières.....	00 89	.....	.....	.....	.....	.....	8972 45	
Laprairie.....	242 03	2188 52	1657 62	38 80	4845 48	.....	.....	.....
	242 03	2533 73	7761 32	904 00	4845 48	188 11	2073 00	18547 67			

N. B.—\$7,854.80 ont été portées au compte du "fonds de placement de l'instruction supérieure pour le Bas-Canada," et la balance au "fonds de revenu de l'instruction supérieure pour le Bas-Canada," tel que réglé par l'acte 19 et 20 Vict., chap. 54.

Il a eu \$1,083 de payées pour reconnaissances, et \$339.98 pour arpentages—ces deux sommes seront remboursées.

ANDREW RUSSELL,
 Assistant-commissaire des
 Terres de la Couronne.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 BRANCHE DES BIENS DES JÉSUITES,
 Québec, 31 décembre 1859.

F. T. JUDAH,
 Commiss des biens des Jésuites, etc.

APPENDICE No. 15.

Etat de la recette et de la dépense à compte de la seigneurie de Lauzon, pour l'année 1859.

RECETTES BRUTES.				DÉPENSES.	REVENU NET.
Cens et Rentes.	Ventes de moulins et emplacements dans Aubigny.	Intérêt sur ventes et sur prix de commutation et rentes de moulins, terres et quais.	Bois et arpentage remboursés.			Total.
\$ cts. 306 80	\$ cts. 1890 77	\$ cts. 950 94	\$ cts. 3883 05	\$ cts. 7261 96	\$ cts. 3595 35

N. B.—La dépense comprend en outre \$2,656.55 pour arpentage, et \$22 remboursées à l'agent, savoir, \$12 portées deux fois à son débit, et \$10 qui lui avaient été surchargées.

ANDREW RUSSELL,
Assistant-commissaires des
Terres de la Couronne.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
BRANCHE DES BIENS DES JÉSUITES,
Québec, 31 décembre 1859.

F. T. JUDAH,
Commis des biens des Jésuites, etc.

APPENDICE No. 16.

Etat de la recette et de la dépense du domaine de la Couronne, dans le Bas-Canada, pour l'année 1859.

Localité.	RECETTES BRUTES.								DÉ- PENSES.	REVENU NET.	
	Lods et ventes.	Cens et rentes.	Capital du prix de commuta- tion.	Intérêt sur prix de commuta- tion.	Frais remboursés	Honoraires pour patentes.	Lots de grève et d'eau pro- fonde.	Licences de mines.			Total.
Censive de Québec.....	\$ 2715 98	\$ 64 18	\$ 352 28	\$ 98 27	\$ 70 98	\$	\$	\$	\$ 3301 69	\$ 1131 79	\$ 2169 90
Port de Québec.....	.....	.....	.....	.....	16 93	6372 90	.....	.....	6809 83	901 55	5908 28
Canada Est.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	100 00	.....	100 00
									10211 52	2033 34	8178 18

N. B. La dépense comprend le salaire des agents, les commissions et déboursés (ce dernier item comprenant en partie le coût de copies d'actes demandés pour servir dans les cours de justice, lequel est remboursé à la couronne) et les arpentages, etc.

ANDREW RUSSELL,
Assistant-commissaire des
Terres de la Couronne.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
BRANCHE DES BIENS DES JÉSUITES,
Québec, 31 décembre 1859.

F. T. JUDAH,
Commis des biens des Jésuites, etc.

APPENDICE No. 17.

TERRES DU BUREAU D'ARTILLERIE.

ETAT de la recette brute et des déboursés, pour 1859.

1859.			\$	cts.	
Janvier.....	26	G. McBeth.....	200	00	
".....	12	Hon. H. Killaly.....	1700	00	
".....	24	W. F. Coffin.....	339	32	
".....	28	Hon. H. Killaly.....	2420	00	
Mars.....	11	W. F. Coffin.....	389	21	
".....	"	W. F. Coffin.....	319	63	
".....	23	W. F. Coffin.....	450	62	
".....	24	W. F. Coffin.....	5	00	
Avril.....	15	W. F. Coffin.....	1902	53	
".....	"	W. F. Coffin.....	68	20	
Mai.....	9	W. F. Coffin.....	1572	15	
".....	"	W. F. Coffin.....	665	15	
Juin.....	7	W. F. Coffin.....	1271	70	
".....	17	W. F. Coffin.....	316	60	
Juillet.....	4	W. F. Coffin.....	2170	90	
".....	"	W. F. Coffin.....	469	78	
".....	15	Levi Young, pour pouvoir d'eau.....	3658	00	
".....	19	W. F. Coffin.....			
Août.....	3	W. F. Coffin.....	1743	24	
".....	"	W. F. Coffin.....	78	00	
Septembre.....	27	W. F. Coffin.....	1155	18	
Octobre.....	10	W. F. Coffin.....	2827	76	
".....	13	W. F. Coffin.....	11	55	
Novembre.....	19	W. F. Coffin.....	1814	57	
Décembre..	10	W. F. Coffin.....	1910	36	
		W. F. Coffin.....	3267	62	
<i>Déboursés.</i>					
Février.....	17	Trimestre expiré le 31 mars 1859.....	2437	42	
Avril.....	21	Trimestre expiré le 30 juin 1859.....	2145	23	
Août.....	3	Trimestre expiré le 30 septembre 1859.....	2470	84	
Novembre..	7	Trimestre expiré le 31 décembre 1859.....	1913	21	
					30727 17
					8966 70
					<u>\$21760 47</u>

ANDREW RUSSELL,
Assistant-commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1859.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

APPENDICE No. 18.

ETAT des sommes disponibles pour des améliorations publiques sur la vente des terres de la couronne, des écoles de grammaire et des écoles communes, en vertu de la 16e Vict., chap. 159, dans chaque comté du Haut-Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1859.

COMTÉS.	RECETTES.			MONTANTS DISPONIBLES		
	Couronne.	Ecoles de grammaire.	Ecoles c'munes.	Cou-ronne.	Ecoles de grammaire.	Ecoles c'munes.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Addington	1566 44	1015 00	.....	313 27	203 00	.....
Bruce.....	6114 77	.....	18721 71	1222 96	.....	4399 64
Brant .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Carleton	3269 82	.....	.....	653 97	.....	.....
Durham.....	294 23	.....	.....	58 85	.....	.....
Dundas	128 67	.....	.....	25 73	.....	.....
Elgin	960 65	698 20	.....	138 13	139 64	.....
Essex	2168 00	.....	.....	433 60	.....	.....
Frontenac.....	9321 02	1867 51	.....	1864 22	373 50	.....
Grey	10157 86	4285 63	12728 73	2031 56	857 12	2991 34
Grenville	419 25	138 32	.....	83 85	27 66	.....
Glengarry	43 20	.....	.....	8 64	.....	.....
Haldimand .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hastings.....	4874 58	.....	.....	974 91	.....	.....
Halton	40 00	.....	.....	8 00	.....	.....
Huron	4349 90	.....	14157 74	869 98	.....	3327 11
Kent.....	1673 78	.....	.....	334 76	.....	.....
Lincoln.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leeds	898 53	.....	.....	179 70	.....	.....
Lanark	7893 12	.....	.....	1578 62	.....	.....
Lennox	34 00	.....	.....	6 80	.....	.....
Lambton	4049 51	.....	.....	809 89	.....	.....
Middlesex	830 54	357 50	.....	166 10	71 50	.....
Northumberland	387 34	549 96	.....	77 47	109 99	.....
Norfolk.....	.....	2809 12	.....	.....	561 82	.....
Ontario	270 50	.....	.....	54 10	.....	.....
Oxford .....	.....	1426 30	.....	.....	285 26	.....
Peterborough.....	3661 25	.....	.....	732 25	.....	.....
Peel.....	100 00	.....	.....	20 00	.....	.....
Perth.....	4127 24	.....	4101 95	825 45	.....	964 03
Prince Edouard.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Prescott.....	2161 18	.....	.....	432 24	.....	.....
Russell	4073 67	.....	.....	814 72	.....	.....
Renfrew	28487 38	.....	.....	5697 46	.....	.....
Simcoe	7814 64	.....	.....	1562 94	.....	.....
Stormont	278 00	38 08	.....	55 60	7 62	.....
Victoria	11301 73	.....	.....	2260 75	.....	.....
Wellington	11004 74	.....	457 32	2200 94	.....	107 49
Welland	292 00	.....	.....	58 40	.....	.....
Wentworth.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Waterloo .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
York.....	1321 11	.....	.....	264 22	.....	.....
Algona.....	1264 50	.....	.....	252 90	.....	.....
St. Joseph, Isle	978 07	.....	.....	195 62	.....	.....
Total.....	\$ 136343 22	13185 62	50167 45	27268 60	2637 11	11789 61

ANDREW RUSSELL.

Assistant-commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Québec, 31 décembre 1859.

WILLIAM FORD,
Comptable et Caissier.

APPENDICE No. 19.

BAS-CANADA.—Rapport des arpentages, pour l'année expirée le 31 décembre 1859.

No.	Arpenteurs.	ARPENTAGES.	Coût de l'arpentage.	No. d'acres arpentés.	Contours de townships. Milles.	Routes de colonisation. Milles.	Remarques.
1	W. Wagner	Township Cawood.....	\$ 2106 35	33780	21	Vérification des contours.
2	C. F. Fournier.....	" Pohenamook, reste de.....	1981 90	54712	23	.....
3	O. B. Fournier.....	" Parke, partie de.....	355 07	9858	Vérification des contours. { Vérifié en partie et ar- penté en partie.
4	Jno. Robertson.....	" Thorne, reste de.....	160 48	3300	7	.....
5	do.	" Leslie, et vérifications de partie de Thorne	1509 50	34539	33	.....
6	Jno. Holmes	" Hincks.....	2089 58	44228	36	.....
7	F. P. Quinn.....	" Chilton, reste de.....	1602 88	20100	.....	.....
8	J. McArthur.....	" Sicotte	1841 71	29509	39	.....
9	A Painchaud.....	" Sydenham, Fox et Baie de Gaspé, Sud.....	1392 15	17884	.....	.....
10	F. Belanger.....	" Romieu et partie de Dalibaire.....	2711 90	13999	44	.....
11	G. A. Doucet	" Demers, partie de	1038 52	14517	11	.....
12	C. F. Roy.....	" Cherbourg et partie de Dalibaire.....	3630 08	29986	48	.....
13	J. B. Richard	" Mekinaek, reste de	3243 45	53983	.....	.....
14	S. L. Brabazon.....	" Morin "	341 46	6100	16	Vérification des contours. Village de St. Jean divisé en lots de ferme.
15	J. B. Duberger	Réserves de villages à St. Jean et Tadoussac.....	559 21	1000	.....	.....
16	D. S. Ballantyne.....	Chemin de colonisation du township Lessard au chemin Taché, township Arago	489 42	.....	.....	13
17	J. B. Legendre.....	Township Ashton, vérification de partie de.....	350 66	8712	Balance (\$316.47) payée par les seigneurs. A peu près 40 milles de vérifiés.
18	W. McDonald.....	Bornage et arpentage de la ligne entre la seigneurie de Shoolbred et le township Nouvelle.....	396 88	.....	.....	.....
19	E. T. Fletcher.....	Ligne de division entre le H. et le B.-C., vérification de partie de	1481 28	.....	.....	.....
			27282 48	376207	278	13	

366495 acres subdivisés en lots, à 6½ centins l'acre. Le coût d'arpenter ou vérifier les lignes est compris dans la subdivision partielle du township.

JOSEPH BOUCHETTE,
Sous-arpenteur général.

ANDREW RUSSELL,
Assistant-commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Branche d'arpentage, Est,
Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 20.—HAUT-CANADA.—Etat des arpentages, pour l'année expirée le 31 décembre 1859.

No.	Arpenteurs.	ARPENTAGES.	Coût de l'arpentage.	No. d'acres arpentés.	N. de milles arpentés.	Remarques
1	John K. Roche	Carden	\$3165 72	45074		
2	John K. Roche	Laxton	2052 56	23000		
3	A. B. Perry	Abinger	2633 82	43177		
4	W. H. Deane	Denbigh	2744 16	47505		
5	M. Deane	Snowdon	4056 05	53000		
6	Josias Richey	Griffith	2226 66	32500		
7	Charles Unwin	Lutterworth	4332 59	45276		
8	James W. Fitzgerald	Minden	4536 77	45500		
9	Crosbie Brady	Anson	4030 46	39000		
10	J. L. P. O'Hanly	Canonto, Nord et Sud	3228 99	43500		
11	Duncan Sinclair	Head et Maria	3272 53	55139		
12	J. S. Peterson	Herschell, Monteagle, Wicklow et McClure	6019 40	65000		
13	Quintin Johnson	Limerick, Wollaston, Dungannon et Faraday	8381 84	86280		
14	Albert P. Salter	Townships de la rive nord du lac Huron	4007 73	39680		
15	James Johnston	do	3462 96	24984		
16	Hugh P. Savigny	do	3295 06	25000	62	Contours de townships.
17	Henry O. Wood	do sud du lac Nipissing	213 98	2012	78	
18	John J. Haslett	Lisière de terre, coin S.-E. de Russell	229 20	865	28	Chemin de colonisat.
19	A. P. Salter (A. Jones)	Cap Vesev, réserve de l'artillerie divisée en lots de ferme de 50 acres chaque.	2403 98		16	
20	John Snow	Contours de townships, rive nord du lac Huron	839 86			
21	Charles Rankin	Ligne du chemin Darling et Lavant	405 05			
22	William Drennan	do Severn et Muskoka	690 86	200		
23	Charles Rankin	Emplacement de ville de Rokeby	397 20	354		
24	John Lindsay	do de Williamsford	125 87			
25	F. F. Passmore	Examen de l'arpentage de l'emplacement de ville de Keswick	181 90			
26	John Lindsay	Arpentage de vérification des lots des pensionnaires enrôlés, Fort Erié				Arpentages de vérification.
27	Dennis and Gossage	do do et du terrain de la prison de réforme de Penetanguishene	1444 17			
28	J. L. P. O'Hanly	Commune de la garnison, Toronto	226 00			
		Lot sur la rue Bridge, Ottawa, (réserve d'artillerie)	83 87			
			\$68689 24	717046	184	

R É C A P I T U L A T I O N .

716,492 acres subdivisés en lots de ferme de 100 acres chaque, @ 8 6-10 cents \$ l'acre.
 554 do do ville de ½ acre chaque, @ \$1.96½ \$ l'acre.
 717,046 acres.
 184 milles de contours de townships et de chemins de colonisat., @ \$26.19 \$ mille.

NOTE.—Comme ceci est le montant total des comptes d'arpentages terminés et vérifiés durant l'année, sur lesquels il avait été fait des avances, il ne correspond pas au rapport du caissier des deniers payés pour arpentages, lequel comprend les avances faites sur les arpentages qui se poursuivent à présent.

THOMAS DEVINE, chef des arpentages, H.-C.

ANDREW RUSSELL, Assist.-commissaire.

APPENDICE No. 21.

ÉTAT DES TRAVAUX DU BUREAU, POUR 1859.

Nombre de plans compilés	784
do instructions d'arpentage préparées	95
do plans, notes de campagne, journaux, rapports, comptes et listes de paie des arpentages de terres publiques vérifiés et examinés.....	574
do plans et rapports d'arpentages privés examinés, faisant tels que calculés	160
do renvois pour lettres patentes préparés	2227
do description pour lettres patentes	1703
do comptes examinés.....	1600
do circulaires	1417
do divers états.....	57
do de pages folio des livres des agents, écrites.....	2650
do adjudications	2363
do rapports d'empiètements examinés.....	35
do réclamations d'occupants sans titre enregistrées	4600
do lettres patentes grossoyées, examinées et enregistrées	1710
do érection de paroisses, townships et villages, Bas-Canada.....	38
do spécifications de lots à vendre dans les villes et townships, préparées.....	49
do transports examinés et enregistrés.....	662
do rapports d'agents examinés et enregistrés.....	1588
do comptes courants préparés	159
do états des sommes disponibles pour des améliorations publiques, en vertu de la 16 Vict., chap. 159, sect. 14	168
do états pour la législature et le livre bleu	131
do rapports préparés pour le conseil exécutif.....	768
do lettres écrites	10266
do pages folio de rapports, rôles de terrains, transports, etc., enregistrés.....	193593
do pages de notes de campagne, rapports, lettres, etc., copiées.....	5830
do pages folio de cédules des terres de la couronne, du clergé et des écoles, fournies aux agents des bois	7330
do rapports des terres patentées, concédées et vendues pour l'usage des regist. et trésor. de comtés.	367
do pages folio de ces rapports	2197
do Baux	23

ANDREW RUSSELL,
 Assistant-commissaire des
 Terres de la Couronne.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 22.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.

Etat comparatif des lettres reçues et enregistrées pendant les années 1858-9.

Années.	Branches de l'Ouest.					Branches de l'Est.					Toute la province.					Grand total.	Noms entrés dans l'index.	Papiers transmis.	Ordres en conseil.			
	Correspondance, M. Tarbutt.	Du ci-dev. arpenteur général, M. Spragge.	De l'arpenteur, M. Devine.	Du comptable, M. Ford.	Total.	Correspondance, M. Collins, et M. Généreux.	Dom. de la cour. et biens desjes. M. Judah.	De l'arpenteur, M. Bouchette.	Du comptable, M. Ford.	Total.	Bois et forêts, M. Partridge.	Pêcheries, M. Whitcher.	Commissaires sur divers sujets.	Renvoyées à d'autres départements.	Total.				Est.	Ouest.	Divers.	Total.
1859	5471	1969	776	2618	10833	3051	603	473	463	4591	1881	450	552	50	2933	18357	24000	37000	48	113	44	205
1858	4379	2100	930	1833	9242	1702	720	556	403	3381	1877	"	465	38	2380	15003	20000	33000	84	282	30	396
Augment.	1092	"	"	785	1591	1349	"	"	60	1210	4	450	87	12	553	3354	4000	4000	"	"	14	"
Diminut.	"	131	154	"	"	"	117	83	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36	169	"	191

DISTRIBUTION MENSUELLE DES LETTRES.		DISTRIBUTION DES ORDRES EN CONSEIL.		LETTRÉS ENREGISTRÉS DANS LES ANNÉES		LETTRÉS ET CONSULTATIONS.	
Janvier	1436	M. Tarbutt	44	1852	5924	Procureur-général Ouest	44
Février	1450	M. Spragge	51	1853	8765	do Est	26
Mars	1788	M. Devine	7	1854	9071	Reçues par voie du secrétaire provincial	271
Avril	1534	M. Ford	11	1855	9167	Renvoyées par voie du maître des pos-	
Mai	1328	M. Collins et M. Généreux	29	1856	12258	tes, (inutiles)	117
Juin	1333	M. Judah	14	1857	12871		
Juillet	1469	M. Bouchette	5	1858	15003		
Août	1933	M. Partridge	16	1859	18357		
Septembre	1615	M. Whitcher	2				
Octobre	1413	Divers	26				
Novembre	1352	Total	205				
Décembre	1706						
Total	18357						

ANDREW RUSSELL, assistant-commissaire.

JOHN MORPHY, régistrateur, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 23b.

BOIS ET FORETS.

ETAT du revenu perçu en 1859.

		cts.	\$	cts.
Montant des perceptions du territoire de l'Ottawa supér., par A. J. Russell...	34,685	23		
Montant des perceptions du territoire de l'Ottawa supér., par McLean Stewart.	98,161	40		
			132,846	63
Montant des perceptions du territ. du St. Maurice, par O. Wells et L. A. Dubord	36,034	08		
Montant des perceptions du territ. du St. Maurice, par McLean Stewart	1,210	36		
			37,244	44
Montant des perceptions du territoire de l'Ottawa infér., par Chas. E. Bell...	22,520	97		
Montant des perceptions du territoire de l'Ottawa infér., par McLean Stewart.	6,799	13		
			29,320	10
Montant des perceptions du territoire de l'Ontario, par Joseph F. Way.....	24,102	38		
Montant des perceptions du territoire de l'Ontario, par McLean Stewart.....	10,769	64		
			34,872	02
Montant des perceptions du territoire de St. François, G. J. Nagle	5,891	91		
Montant des perceptions du territoire de St. François, McLean Stewart.....	56	50		
			5,948	41
Montant des perceptions des territoires unis d'Huron, du Supérieur et de la péninsule du Canada Ouest, par A. W. Powel.....	2,852	77		
Montant des perceptions des territoires unis d'Huron, du Supérieur et de la péninsule du Canada Ouest, par McLean Stewart.....	4,630	41		
			7,483	18
Montant des perceptions du territoire du Saguenay, par Geo. Duberger.....			12,133	46
Montant des perceptions du territ. du Bas St. Laurent par Chas. T. Dubé..			3,192	30
Montant des perceptions du territ. de la Baie des Chaleurs, par Jos. N. Verge.			1,551	99
Montant des perc. du territ. de Madawaska et de la Chaudière, par C. Dawson.			10,026	89
Total des fermages de terre et droits de coupe de bois.....			274,619	42
<i>Montant perçu sur les glissoires, en 1859.....</i>				
Montant des glissoires et travaux de l'Ottawa.....	32,338	08		
Montant des glissoires et travaux du St. Maurice.....	2,528	97		
			34,867	05
			309,486	47

P. M. PARTRIDGE,
Surint. des bois et forêts.

ANDREW RUSSELL,
Assist.-comm. des terres de la Cour.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Bois et Forêts.

Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 23d.

BOIS ET FORETS.---Etat des bois mesurés, inspectés et comptés au port de Québec par le bureau du surintendant des inspectés de bois pendant la saison de 1859.

Pièces.	Tonn'x.	Part.	Taux.	Honoraires de bureau.	Honoraires d'inspecteurs.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pin blanc	414909	39				
Bois blanc.....	531	15				
Noyer tendre.....	150	35				
	415592	9	0 4 7-12	6060 71	12987 27	19047 98
Pin rouge.....	62825	34				
Chêne.....	51276	14				
Orme.....	33961	35				
Frêne.....	8571	32				
Épinette rouge	5078	23				
Merisier	1540	23				
Erable.....	120	14				
Hêtre.....	10	28				
Pruche.....	1	33				
Épinette blanche.....	5	35				
Noyer.....	555	32				
Noyer.....	17	9				
Cerisier.....						
	163966	32	0 06½	3415 98	6831 95	10247 93
Chêne.....	786	25				
Merisier	5000	5				
	5786	30	0 11½	144 67	542 51	687 18
Mais et beauprés, pin blanc						
do			0 43½	0 70	2 33	3 03
do			0 65	44 55	148 50	193 05
do			0 76½	94 20	387 27	481 47
Espars, pin rouge.....			0 43½	35 90	119 67	155 57
				9796 71	21019 50	30816 21

A reporter.....

Espars, pin rouge.....	30	9796 71	21019 50	30816 21
Douves, étalon	2514878	4 50	15 00	19 50
do Indes occident }	5056088	957 58	5984 88	6942 46
do à baril.....	77636	632 01	4704 97	5336 98
Madrions pin blanc.....	951838	6 47	51 76	58 23
do épinette blanche	1071058	751 06	5632 93	6383 99
do pin blanc.....	947608	691 62	5187 19	5878 81
do épinette blanche	66822	561 47	748 64	1310 11
Bordages et planches.....	191855	32 87	43 82	76 69
Pin et épinette blanche.....	56543	95 93	671 49	767 42
Lattes	2975½ c'd's	28 27	160 21	188 48
		148 76	842 99	991 75
		2 27	3 32	5 59
		13709 52	45066 70	58776 22
				58776 22
				990 94
				59767 16
				658 29
				59108 87

Montant total de l'année.....

Rapporté comme étant dû suivant état B du 31 décembre 1858, \$2107.84.

Reçu depuis.....

Moins---Restant dû pendant cette saison

Restant dû.....

Année 1855

do 1856

do 1857

do 1858

do 1859

Restant dû.....

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

P. M. PARTRIDGE,

Surintendant des bois et forêts.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Bois et forêts,

Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No 23e.

BOIS ET FORETS.—ETAT des honoraires payés aux inspecteurs de bois, dans leurs départements respectifs, pendant la saison de 1859.

Département.	Nom de l'inspecteur, etc.	Montant.	Total.
		\$ cts.	
Mats, beauprés, espars, rames, aspects et bois quarrés	Ig. A. Dorval.....	852 54	2824 27
	Alexis Dorval.....	815 07	
	Olivier Gaboury.....	656 66	
Bois quarrés.....	Edouard Vorrault.....	833 68	
	John Clark.....	833 46	
	J. B. Vachon.....	794 77	
	James Lynch.....	789 21	
	Denis Cantillon.....	769 13	
	Jacques Jobin.....	768 01	
	Stephen Lambert.....	737 95	
	Louis Dorion.....	737 39	
	John Jordan.....	732 47	
	Thomas Redmond.....	728 46	
	William Bee.....	727 21	
	Joseph Larose.....	708 61	
	John O'Sullivan.....	674 62	
	Pierre Jeunest.....	673 21	
	Olivier Gauvreau.....	651 77	
	Henry McPeak.....	650 58	
	Peter Gilgan.....	647 40	
	Naraisse Valin.....	627 26	
	James Scott.....	615 09	
	F. X. Déland.....	611 20	
	Pierre McNeil.....	605 24	
	Wm. Duggan.....	598 56	
	George Miller.....	523 31	
	J. S. Waterson.....	511 26	
	John Miller.....	501 41	
	Joseph Lockquell.....	490 31	
	George Donaghue.....	460 36	
Thomas Murphy.....	424 97		
Dennis Duggan.....	323 88		
Bois quarrés et bordages.....	J. B. Jarnac.....	13750 73	13750 73
			221 47

Bordages, planches etc.....	Thomas Malone.....	1666 05
	James Myler.....	1430 19
	Thomas Wilson.....	1391 19
	F. X. Thompson.....	1248 84
	Michel Power.....	1207 22
	Michael Hamel.....	1200 03
	Peter Gelley.....	826 75
	Jérôme Couture.....	771 82
	A. F. Hamel.....	667 51
	Benjn. Lockquell.....	618 84
	Wm. McCutcheon.....	550 70
	Jean Couture.....	414 44
	Chas. Couture.....	275 72
Bordages, planches, etc., et douves	Jeffery Malone.....	887 76
	Patrick Malone.....	589 60
	Michael Murphy.....	400 10
Douvee	Joseph Frederick.....	1106 33
	Clément Giroux.....	987 61
	Louis Myrand.....	907 66
	Chas. Corneau.....	901 93
	Robert Boyte.....	893 63
	Michael Gibbons.....	878 92
	J. B. Philbert.....	827 15
	Jacques Villeneuve.....	803 15
	Joséph Langlois.....	795 37
	Barth. Chartier.....	555 49
	Miles O'Brien.....	446 43
	John Curtin.....	316 60
	James Mackie.....	249 98
Bordages, planches, etc., et douves		9700 25
		45143 48

N. B.—Le montant payé aux inspecteurs de bois, suivant état détaillé est le montant brut de ce qu'ils reçoivent respectivement ; sur cela ils ont à payer, conformément à la Travaux de l'acte, leurs aides et assistants ainsi que toutes les dépenses inséparables de l'exécution de leurs devoirs.

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

P. M. PARTRIDGE, *secrét. des bois et forêts*
DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Bois et forêts,
Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 23f.
BOIS ET FORETS. — ETAT des traitements des commis du bureau du surintendant des Inspecteurs et Mesureurs de bois à Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1859.

Noms des commis.	Employé comme.	Département.	Durée de l'engagement.	Traitement.	Montant.
				\$ cts.	\$ cts.
Matthew Harbeson	Député surintendant	.....	Pour traitement comme député surintendant, du 1er jan au 31 décé.....	1440 00	
Charles S. Graddon	Caissier.....	.....	do do	1200 00	
Alexander Fraser	Teneur de livres .....	.....	do do	1200 00	
John Y. Cooke	Commis des spécific.	Département des bois	Saison, du 1er mai au 20 novembre.....	725 00	
John O'Kané.....	do	do	do do 31 décembre.....	800 00	
Alexander McGillis.....	do	Dépt. des douel. et douves	do do 30 juin	193 74	
James Prendergast.....	do	Dép. des bois	do do 15 novembre	600 00	
Pierre Miller	do	Besoins généraux	Douze mois de salaire expirant le 31 décembre.....	687 50	
Francis Quinn.	do	Des douelles et des douv's	Saison, du 1er mai au 31 décembre.....	550 00	
Oct. Vézina	do	Départ. des bois	do do 8 septembre.....	260 96	
Thad. Walsh	do	do	do do 31 décembre.....	500 00	
W. A. Launière.....	do	do	do do 1er novembre	400 00	
L. Hearne.....	do	do	do do 30 do	400 00	
Ed. Duggan.....	do	do	do do 30 do	400 00	
Pierre Miller	do	do	Balance de traitement	\$32 50	
Thad Walsh.....	do	do	Saison, 1858	67 76	
J. B. Charlton .....	.....	.....	.....	100 26	9457 46
F. Newton .....	.....	.....	.....	.....	.....
C. Jordan.....	.....	.....	.....	.....	.....
W. Ferguson .....	.....	.....	.....	.....	731 05
R. Smith.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Smith.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lambert et Tessier .....	.....	.....	.....	.....	.....
J. B. Charlton .....	.....	.....	.....	.....	.....
					\$10188 51

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

P. M. PARTRIDGE, *Surintendant des bois et forêts.*
 DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
 Bois et forêts.
 Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 23g.

BOIS ET FORETS—Etat du nombre de pièces, et de pieds cubes de chaque espèce de bois mesuré et inspecté sous la surveillance du Surintendant des Inspecteurs des bois, au port de Québec, pendant la saison de 1859, avec la section de la Province d'où proviennent ces bois.

SECTION DE LA PROVINCE.		Pin Blanc.		Pin Rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Tilleul.		Noyer Tendre.		Epinette Rouge.		Merisier.		Noyer, Erable et Cerisier.		Hêtre.		Pruche.		Epinette Blanche.		Noyer.	
		Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pieds.
1	Québec et Montréal	7635	465913	84	4516	11	451	194	7166	165	9461					742	18113	14530	248929	H. 1	32					1	32		
2	St. Laurent, de Montréal à la tête de l'Ontario	27147	2238258	2956	130833	1653	76109	15518	566578	527	24452	105	4578	23	977	1158	38050	94	2862	22	817								
3	Grande Rivière et Lac Erié	1840	138371	297	18094	25465	1908518	6272	296181	8	363																		
4	L'Ottawa et ses tributaires, en bas de la cité d'Ottawa	37835	2230920	146	6274	204	9114	9616	335334	4825	233204	152	8207	87	5003	3576	106599	242	6798	65	2841	8	314	2	73	7	233	383	22128
5	Gatineau	1697	97425	1	45																								
6	Rideau	1611	118035			354	23196	2103	87929	874	44101	84	4705	1	55	591	20438	74	2236										
7	L'Ottawa et ses tributaires, en haut de la cité d'Ottawa	171492	11238862	55276	2353155	491	11731	833	30345	470	21419	82	3765			474	12810	6	408	34	1097	1	40						
8	Etats-Unis	49	3409			717	53400	803	34916	188	9872					253	7091	13	390	C.17	689								
	Total	249306	16531193	58760	2512917	28895	2082519	35339	1358449	7057	342872	423	21255	111	6035	6794	203101	14959	261623	142	5535	11	428	2	73	8	265	386	22 206

SECTION D'OTTAWA, en haut de la cité d'Ottawa—subdivisée comme suit :

SECTION DE LA PROVINCE.		Pin Blanc.		Pin Rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Tilleul.		Noyer Tendre.		Epinette Rouge.		Merisier.		Noyer, Erable et Cerisier.		Hêtre.		Pruche.		Epinette Blanche.		Noyer.	
		Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pieds.
1	Rivières à la Carpe et Quio	4870	278446	2271	142851	49	1394	156	7378	123	5440					309	7167												
2	Lacs Duchêne et des Chats	1005	80332	26	1502																								
3	Rivière Mississipi	23121	1393587	2156	92325	213	4521	42	1365	248	11746	42	1977			80	2444												
4	Madawaska	36138	2455920	17095	840364	30	522	295	10627	43	2073					29	991												
5	Bonnechère	14440	1079952	6064	230836	8	346	12	272							43	1741												
6	Ile du Calumet et Rivière et Lac du Fort Coulonge	19042	1140542	1758	64660	167	4101	175	4432	37	1115	28	1074			7	217	6	408	M. 3	59								
7	Ile et Lac des Allumettes, Westmeath et Culbute	3620	220254	481	19307	4	92																						
8	Rivières des Sauvages, au Ratmusqué et au Serpent	11135	670377	4400	160521	11	513	133	5599	14	736					1	47												
9	Rivière Petawawee	16757	1174120	14968	560809																								
10	Rivière à la Craie	3554	243325	1799	73771	3	99									2	109												
11	Rivière Creuse, Rapides des Deux Joachims et au dessus	18610	1299823	1732	67278	1	13																						
12	Rivière Noire	19200	1202184	2526	98931	5	130	20	672	5	309	12	714			3	94												
	Total	171492	11238862	55276	2353155	491	11731	833	30345	470	21419	82	3765			474	12810	6	408	3	59								

ANDREW RUSSELL,
Assistant Commissaire.

P. M. PARTRIDGE,
Surintendant des Bois et Forêts.

Département des Terres de la Couronne,
Bois et Forêts,
Québec, 31 Décembre 1859.

APPENDICE No. 23h.

BOIS ET FORETS.—TABLEAU du nombre de pièces de tous bois (bois carré excepté) mesuré, inspecté et compté, sous la surveillance du surintendant des inspecteurs de bois, durant la saison de 1859, avec la section de la Province d'où proviennent ces bois.

SECTION DE LA PROVINCE.											
Mats et beaprés			Espars.			Chêne.		Anspets.		Lattes.	
Pièces.			Pièces.			Pièces inspectées.	Pièces comptées.	Pièces comptées.		Cordes.	
1	Québec et Montréal.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2975½
2	St. Laurent, de Montréal en montant.....	895	.....	172	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Ottawa et ses tributaires.....	37	.....	217	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		932	.....	389	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2975½

SECTION DE LA PROVINCE.											
Madreries de pin.			Bordages et planches			Madreries d'épinette.			Bordages et planches		
Pièces.		Etalons.	Inspectés.		Comptés.	Pièces.		Etalons.	Inspectés.		Comptés.
1	District en bas de Québec.....	.....	.....	.....	.....	9508	9182	48	.....	.....	.....
2	District de Québec.....	176561	204913	2	.....	498520	478442	52	53096	.....	126889
3	Québec à Montréal.....	523669	627500	33	5000	561865	548610	53	90559	.....	99315
4	St. Laurent, de Montréal et au-dessus.....	251608	29417	3	51543	1165	1200	19	.....	.....	788226
5	Ottawa et ses tributaires.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	919635
		951838	1126586	48	56543	1071058	1037437	7	143655	.....	1014430

SECTION DE LA PROVINCE.											
Douve d'étalons.			Douve des Indes Occidentales.			Douve à barils.					
Pièces.	M.	C.	Qrs.	Pts.	M.	C.	Qrs.	Pts.	M.	C.	Qrs.
1	Québec et Montréal.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Montréal et Kingston.....	.....	6	1	14	8	1	2	.....	.....	.....
3	Kingston, jusqu'à la tête du lac Ontario.....	1667	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Grande Rivière, et lacs Erié, St. Clair et Huron, y compris la Rivière Thames.....	2454561	2337	24	3805	8	3	18	64	6	3
5	Ottawa et ses tributaires, y compris le Rideau.....	.....	.....	.....	19	2	.....	1	.....	.....	.....
6	Etats-Unis.....	58650	55	8	373	4	3	17	.....	.....	.....
		.....	2393	3	4213	4	.....	8	64	6	3

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, bois et forêts, } P. M. PARTRIDGE, }
 Québec, 31 décembre, 1859. } Sur't. des bois et forêts. }
 ANDREW RUSSELL, }
 Assistant-commissaire. }

APPENDICE No. 23i.

BOIS ET FORETS.—ÉTAT DU BOIS mesuré, inspecté et compté à Montréal, Lachine et Sorel, par le député-surintendant des mesureurs de bois, pendant la saison de 1859.

QUANTITE ET DESCRIPTION DU BOIS.

NOM.	QUARRE.		ROND ET PLAT.	
	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.
Pin blanc	42240	2163106	12359	513753
Pin rouge	665	27008	14	564
Tilleul	226	10499	69	2226
Chêne	443	24381	516	13471
Orme	984	35211	1950	70541
Frêne.....	841	31561	381	12336
Erable	96	3060		
Mérisier.....	63	1986	23	690
Epinette rouge.....	1520	43389	7894	266845
Epinette blanche.....	15	427		
Noyer	2	68	4	163
Pruche.....	363	18299	61	1502
Hêtre.....	2	74		
Noyer	1	35		
Cèdre.....			3241	114333
Espars.....			557	29908
	47461	2359104	27069	1026332

DOUVES INSPECTÉES EN 1859.

Etalon..... 7964 pièces.8022 9-10mes.
Indes occidentales.....20000 do.

ANDREW RUSSELL,
Assistant-commissaire des
Terres de la Couronne.

P. M. PARTRIDGE,
Sur't. des bois et forêts.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Bois et forêts.
Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE No. 237

BOIS ET FORETS.—Etat des bois mesurés et inspectés à Montréal, Lachine et Sorel, par le bureau du député surintendant des inspecteurs de bois pendant la saison de 1859, et la section de la Province d'où proviennent ces bois.

SECTION DE LA PROVINCE.	P. BLANC.		P. ROUGE.		TILLEUL.		CHENE.		ORME.		FRENE.		ÉRABLE.		MERISYR.		ÉPINETER.		ÉPINTE BLANC.		
	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	Pcs.	Pieds.	
1 Territoire du Bas de l'Ottawa	40577	2011357	555	23790	226	10499	95	2216	984	35211	841	31561	96	3060	63	1986	1520	43389	15	427	
2 Territoire du H. de l'Ottawa.	1466	145768	110	3218	.....	.....	108	7110	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3 Agence de Belleville.....	197	5981	.....	.....	.....	.....	240	15055	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	42240	2163106	665	27008	226	10499	443	24381	984	35211	841	31561	96	3060	63	1986	1520	43389	15	427	
SECTION DE LA PROVINCE.																					
	2	68	363	18299	2	74
1 Territoire du Bas de l'Ottawa
2 Territoire du Haut de l'Ottawa
3 Agence de Belleville
	2	68	363	18299	2	74	1	35	27067	1026252	7964	6	6	3	129	20000	16	6	2	20	
	2	68	363	18299	2	74	1	35	27069	1026332	7964	6	6	3	129	20000	16	6	2	20	
SECTION DE LA PROVINCE.																					
	2	68	363	18299	2	74	1	35	27069	1026332	7964	6	6	3	129	20000	16	6	2	20	

ANDREW RUSSELL,
Assistant-Commissaire.

P. M. PARTRIDGE,
Surintendant des bois et forêts.
Département des terres de la couronne,
Bois et forêts,
Québec, 31 décembre 1859

APPENDICE No. 24.

AGENCE DE LA ROUTE D'OTTAWA A OPÉONGO,

Sébastopol, 7 janvier 1860.

A L'HON. P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre pour votre information une liste complète des colons des octrois gratuits sur la route d'Ottawa à Opéongo, jusqu'au 31 décembre 1859, indiquant les lots occupés, le temps auquel ils ont été pris, le nombre d'acres défrichés et cultivés sur chacun d'eux, et le montant des produits récoltés par les colons sur leurs lots respectifs pendant l'année dernière.

La liste que je vous envoie comprend deux cent trente-cinq colons, dont cinquante-et-un se sont établis en 1859 ; sur la partie terminée du chemin, il reste à peine un lot vacant, tandis qu'il n'y en a que peu de concédés à partir du point où il se termine. J'espérais que le bureau d'agriculture et des statistiques en ferait faire quinze ou vingt milles l'été dernier, et les lots sur ce parcours auraient certainement été bientôt pris, et personne peut-être de tous ceux qui sont venus ici pendant la saison dernière pour prendre des octrois gratuits ne s'en serait retourné sans le faire ; et comme conséquence la liste ci-jointe comprendrait au moins une centaine de noms de plus. Mon expérience m'enseigne qu'il est inutile de s'attendre à voir le colon s'acheminer à une si grande distance à l'intérieur, si on ne lui offre au moins l'avantage d'un bon chemin ; mais avec un chemin d'été passable, la distance ne l'effraie pas. Si ce chemin allait aboutir au lac Opéongo, je puis dire de concert avec un grand nombre de colons anciens et d'expérience, que d'ici à deux ans, il se formerait un établissement prospère sur les bords fertiles, mais maintenant éloignés de cette belle nappe d'eau.

J'espère donc que vous insisterez auprès du ministre de l'agriculture sur la grande importance de faire avancer rapidement les travaux sur ce chemin pendant l'été prochain.

La liste des colons, comprend :

19	natifs d'Angleterre,
150	do d'Irlande,
4	do d'Ecosse,
27	do du Haut-Canada,
15	do du Bas-Canada,
14	do de Pologne,
2	do d'Allemagne,
2	do des Etats-Unis,
1	do du Pays de Gales, et
1	lot sur lequel il y a une église.

235

Cette classification fait voir une heureuse fusion d'hommes de différentes nationalités sur le sol canadien ; et la présence de Polonais et d'Allemands constitue dans le progrès de l'établissement un fait nouveau et agréable à constater. Dans l'été de 1858, ces immigrants furent induits à venir en Canada à cause des octrois gratuits et se rendirent directement à Renfrew. A leur arrivée, ils virent qu'ils avaient encore beaucoup à apprendre avant de s'aventurer, avec peu de moyens, sur des terres en bois debout, et ils durent s'engager comme serviteurs, eux et leurs enfants, partout où ils purent trouver de l'emploi. Ils ont par là réussi à apprendre un peu d'anglais et ont acquis l'expérience nécessaire pour manier la hache et devenir des colons permanents et prospères, par la suite.

En recueillant les statistiques pour ce rapport, j'ai visité moi-même chaque ferme et recommandé aux colons de ne point sur-estimer leurs produits, chose qu'ils ne sont guère portés à faire, parce qu'ils aimeraient mieux me voir regarder leurs terres comme de peu de valeur. J'ai obtenu un rapport de la récolte de chaque colon, telle que donnée dans la liste ci-dessous. Vous verrez par cette liste qu'il a été défriché 2,016 acres sur les octrois

gratuits jusqu'au 31 décembre 1859 ; qu'il a été ensemencé 1,090 acres, et qu'il y a maintenant 87 acres de semés en bled d'automne.

Sur les 1,090 acres ensemencés, il a été récolté

8,515	boisseaux	de bled,	valant	\$ 1.00	le boisseau,	\$ 8,515.
8,421	do	d'avoine	do	0.50	do	4,210.50
395	do	d'orge	do	0.60	do	237.
202	do	bled d'Inde	do	1.00	do	202.
245	do	de pois	do	1.00	do	245.
22,450	do	de patates	do	0.50	do	11,225.
1,580	do	de navets	do	0.15	do	207.
149	tonneaux	de foin	do	16.00	do	2,384.
308	do	de paille	do	5.00	do	1,540.
5,653	do	de sucre	do	0.12	la livre	678.36
325	do	de mélasse	do	1.00	le gallon	325.
164	quarts	de lard	do	16.00	le quart	2,624.
85	do	de potasse	do	22.00	le quart	1,870.
4,667	do	de savon	do	.10	la livre	466.70
9,102	do	de cendre	do	.05	le boisseau	455.10

Donnant pour valeur totale des produits de 1859 - - - - \$35,184.66

Et comme valeur moyenne du produit de chaque acre \$32.27 ; augmentation de près de \$8 par acre sur l'année dernière. Je désire aussi attirer votre attention sur le fait qu'une grande partie de la terre qui a donné un si bon rendement, avait été semée en 1857 et 58 ; et je trouve en cela une réponse péremptoire à ceux qui ont si longtemps et avec tant de soin entrepris de prouver, par de simples assertions, que les terres sur ce chemin sont entièrement impropres à l'agriculture. Je défie qu'on contredise l'exactitude de mon rapport et chaque article a été évalué un peu *au-dessous* du prix auquel on peut *maintenant* le vendre sur les lieux. J'ai omis par inadvertance de comprendre dans mon rapport les importants articles du lait et du beurre, dont il a été fait une grande quantité, et je n'ai point non plus tenu compte du bois scié, des bardeaux, des produits de la chasse ; si ces différents articles avaient été ajoutés à la liste, la moyenne de l'acre en eût été considérablement augmentée. Presque tous les colons ont aussi semé du bled d'Inde, mais très peu ont réussi à en récolter quelques minots, par suite des gelées du printemps qui ont eu lieu exceptionnellement tard et détruit la plante comme elle sortait de terre. Cette circonstance fait encore que la moyenne établie est au-dessous de ce qu'elle devrait être dans une année ordinaire.

Sur le chemin et dans les limites des octrois gratuits, il y a depuis quelque temps deux écoles publiques qui fonctionnent bien, savoir : l'école No. 2, à Sébastopol, et l'école No. 6, à Grattan, qui sont toutes deux bien fréquentées. Il y a deux bureaux de poste qui sont d'une grande utilité aux colons ; celui de Sébastopol (où je réside) reçoit les malles deux fois, et l'autre, à Brudenell, une fois par semaine. Il y a trois magasins—l'un à Brudenell et deux à Sébastopol, pour les besoins temporels des colons, tandis que les prêtres catholiques et les ministres méthodistes montrent un louable zèle à subvenir à leurs besoins spirituels. Il a été construit deux églises catholiques aux seuls frais des colons, et il a été souscrit environ \$400 pour une troisième. Il y a aussi sur la route plusieurs auberges où les voyageurs peuvent passablement bien loger.

Les townships Sébastopol et Brudenell sont les plus éloignés de la partie la mieux établie du comté, le second s'étend davantage dans l'ouest et forme partie du "district judiciaire temporaire de Nipissing." Il y a environ quatre ans, il n'y avait que six colons à Sébastopol et deux à Brudenell. Depuis ce temps il s'est opéré un grand changement : Sébastopol a aujourd'hui près de cent colons tandis que Brudenell double ce nombre, et la grande majorité sont pères de famille. Sébastopol et un autre nouveau township voisin (Griffith) sont maintenant organisés pour les fins municipales, et seront à l'avenir représentés par la *reeve* au conseil de comté. Brudenell n'étant pas compris dans les limites d'un comté, n'a pas encore été organisé (circonstance très regrettable), car n'y ayant point de conseil municipal, il n'y a point d'écoles

ni de corvées sur les chemins; il ne peut non plus être nommé d'inspecteurs de chemins et clotures, gardiens de fourrière ou autres officiers municipaux si nécessaires à l'avancement d'un township. La terre à Brudenell est tout aussi bonne, je crois, qu'aucune autre en Canada, et d'après le nombre et l'intelligence de ceux qui se sont établis dans ce township, je suis certain que la culture y sera bientôt améliorée, et qu'on le comptera au nombre des townships les plus productifs et les plus prospères de la province. En dehors des limites et au nord-ouest de Brudenell, on a dernièrement découvert une étendue de très belle terre sur laquelle des colons ont déjà commencé à s'établir; mais comme l'arpentage devrait, suivant moi, toujours précéder l'établissement des terres de la couronne, je prends la liberté de recommander qu'il soit arpenté et ouvert aussitôt que possible un autre township au-delà de Brudenell, sur la ligne de la route Opéongo.

L'importance de ce chemin pour Renfrew et, on peut dire, pour toute la contrée de ce côté-ci de l'Ottawa, ne peut guère s'exagérer. Sans parler des avantages qui résultent invariablement de l'augmentation de population pour un pays comme celui-ci, la route d'Opéongo, offre de telles facilités pour le transport de l'immense quantité de provisions destinées à alimenter les chantiers, et y contribue elle-même tellement par ses produits et son travail, que les marchands de bois y trouvent un motif pour entreprendre sur une plus grande échelle, travaillant ainsi à leur prospérité et à celle du pays en général.

Jusqu'à ce jour l'absence de moulins à farine a nui au progrès de l'établissement; mais, passé cette hiver, nous ne serons plus soumis à cet inconvénient, M. John S. Watson faisant actuellement construire un bon moulin sur sa terre, dans la 9e concession de Brudenell. Dans le township Grattan, il a été construit, à un mille seulement de cette route, un moulin à scie, et celui de M. Fergusson, à Balaclava, n'est qu'à un demi mille du premier—les deux moulins étant sur le même cours d'eau.

Indépendamment de l'augmentation naturelle du transport des colons, cette route a été beaucoup plus fréquentée cette année qu'aucune année précédente. Hier, plus de cinquante voitures à deux chevaux sont passées ici toutes chargées de provisions pour les chantiers. Les affaires cette année sur le chemin et dans les environs ont pris beaucoup d'activité, et quelques anciens colons d'expérience du comté, m'ont récemment exprimé la surprise et le plaisir que leur causent les signes visibles de progrès et de prospérité, qui se manifestent dans cette partie du comté. Dois-je ajouter que je ferai toujours tout ce qui sera en mon pouvoir pour favoriser le développement de ces progrès et ce qui pourra contribuer à promouvoir les intérêts du comté?

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur.

T. P. FRENCH,

Agent R. O. et O.]

APPENDICE No. 25.

AGENCE DE LA ROUTE D'HASTINGS,

Madoc, 9 janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un rapport détaillé des progrès des établissements sur cette route pendant l'année dernière, indiquant l'état des lots au 31 décembre 1859.

Le nombre des colons établis est de 306, sur lesquels 78 ont pris des terres en 1859. Ces derniers se composent de, natifs

D'Angleterre	16
D'Irlande	28
Du Canada	16
D'Ecosse	11
D'Allemagne.....	6
Des Etats-Unis.....	1

Le nombre total des colons se répartit en, natifs

D'Angleterre.....	43
D'Irlande.	139

Le nombre total des colons se repartit en, natifs

D'Ecosse.....	45
Du Canada.....	46
D'Allemagne.....	18
De France.....	4
De la Nouvelle-Ecosse.....	1
Du New Jersey.....	1
Du Nouveau-Brunswick....	1
D'Orkney.....	3
Des Etats-Unis.....	5
Total.....	306

La population totale du chemin est de 728 âmes. Le nombre total d'acres défrichés et mis en culture pendant l'année, est de 1657, dont 572 ont été défrichés en 1859 ; il a aussi été fait 424 acres d'abattis, prêts à recevoir le feu, portant à 996 le nombre d'acres faits pendant cette année, et le nombre total d'acres défrichés et en abattis sur la route, à 2,081.

Le nombre total des bâtisses est de 252, comprenant deux moulins à scie, trois magasins, cinq maisons d'entretien public et une école ; sur ce nombre, 65 ont été construites en 1859, dont plusieurs sont de qualité supérieure, et indiquent la prospérité du colon et sa confiance dans l'avenir. L'augmentation du bétail offre aussi une preuve très satisfaisante de prospérité. Il y a :

Bêtes à cornes.....	226
Cochons.....	120
Moutons.....	26
Chevaux.....	34

Donnant une augmentation de plus de 100 pour cent sur le chiffre de 1858. Voici maintenant l'état des produits de la récolte et du travail de l'année :

	Boiss'x.	\$	cts.	\$	cts.
Blé.....	4,350 @	1	00	=	4,350 00
Avoine.....	4,975 @	0	40	=	1,990 00
Pois.....	292 @	0	60	=	175 20
Seigle et orge.....	279 @	0	60	=	167 40
Patates.....	23,716 @	0	40	=	9,486 40
Blé-d'inde.....	373 @	0	50	=	186 50
Navets.....	14,066 @	0	30	=	4,219 80
Foin.....	tonneaux 101 @	20	00	=	2,020 00
Sucre d'érable.....	lbs. 1,1894 @	0	08	=	196 52
Potasse.....	qtx. 490 @	6	00	=	2,940 00
Bardeaux.....	mille 130 @	1	25	=	162 50
Bois de sciage.....	mille 125 @	8	00	=	1,000 00

Valeur des produits de l'année.....\$27,659 32

Augmentation sur l'année dernière, \$5851.

En ajoutant la valeur des travaux de défrichement, la construction de bâtisses, à la valeur des produits ci-dessus énumérés, on peut avoir une estimation passablement juste de la valeur productive des travaux de l'année, pour les comparer avec d'autres branches d'industrie.

Coût de défrichement, 572 acres @ \$12.....	\$ 6,864.
Coût de l'abattis, 424 acres @ \$8.....	3,392.
Valeur de 65 bâtisses construites en 1859 @ \$50.....	3,550.
Valeur des produits comme ci-haut.....	27,659.

Valeur réelle des travaux de l'année.....\$41,465

Plusieurs colons étant obligés de travailler ailleurs que sur leurs terres pendant une grande partie de leur temps, le nombre de ceux qui ont passé toute l'année sur leurs

lots ne doit pas être de plus des deux tiers du total ou 200 hommes, et la bonne moitié de ceux-ci ne sont pas faits aux travaux de défrichement. D'autres ont employé la plupart du temps à la chasse, à la pêche et à d'autres occupations dont le produit n'est pas compris dans mon état. Nonobstant cela, la valeur des travaux de l'année donne un produit réel de \$207 par homme, produit créé de la manière la plus avantageuse aux intérêts du pays en général. Si à cette valeur créée, on ajoute l'augmentation de valeur et l'accessibilité des terres publiques dans le voisinage des octrois gratuits, il est évident que la même somme de travail n'aurait guère pu être employée d'une manière plus profitable.

La récolte de 1859 a été sujette à beaucoup de vicissitudes par toute la province, et parce que j'ai pu connaître, je crois que cet établissement a été en somme autant favorisé qu'aucune autre partie du Canada. Les fortes gelées du mois de juin dernier, qui se sont fait sentir sur tout le continent du nord, n'ont pas fait autant de tort à la récolte dans cet établissement qu'on aurait pu le craindre, eu égard à notre latitude relativement septentrionale. Le blé d'hiver a souffert en plusieurs cas de la rouille, et, en somme, a rendu peu. Le blé de printemps a bien réussi, surtout celui de l'espèce "*Fyfe*," à laquelle notre climat et notre sol semblent très bien convenir; ce blé a rendu en moyenne 22 boisseaux l'acre; il a été semé au commencement de mai, et a été exempt de la mouche et de la rouille. Il a été semé beaucoup de patates qui promettaient bien au commencement de la saison, mais elles ont été retardées d'un grand mois par les gelées de juin, ce qui en a empêché une bonne partie de parvenir à maturité; en somme, cette récolte est satisfaisante et la qualité en est bonne.

Le foin a mal réussi dans toute cette partie de la province; mais ceux qui en ont à vendre en obtiennent un si haut pris des chantiers, qu'il y a pour eux compensation.

Il a aussi été semé beaucoup de navets et d'avoine qui ont très bien rapporté. L'avoine surtout donne un excellent résultat, les colons, sur la partie supérieure de la route, la vendent maintenant au comptant et à leurs portes, dix centins par boisseau de plus que le plus haut prix ordinaire.

La saison du sucre a été très favorable et on en a profité. Le blé-d'inde a presque complètement manqué, surtout en conséquence des gelées de juin. Notre climat ne paraît pas propre à sa culture, et quoiqu'il réussisse quelque fois, je ne crois pas qu'il soit jamais un objet principal de production. Mes trois années d'expérience me portent à croire que les colons auront plus d'avantage et de succès à récolter de l'avoine, du foin et des légumes, pour vendre et pour leurs bestiaux, ainsi que le blé nécessaire à leur propre consommation. On peut compter sur ces articles et sur le rendement des patates, avec autant de certitude qu'on peut le faire sur les travaux agricoles en aucune partie de la Province.

Le transport et le commerce sur la route ont été beaucoup plus considérables que les années précédentes, ce qui doit être surtout attribué aux améliorations que le bureau d'agriculture a fait exécuter sur cette route, l'été dernier. Les marchands de bois qui ont des chantiers sur la rivière Egan, le bras d'York de la rivière Madawaska et Papineau, font venir cet hiver la plus grande partie de leurs provisions par la route d'Hastings; et le chemin d'hiver de Madoc à l'intersection des routes transversales, distance de 70 milles, est aussi bien battu que toute autre voie publique dans le comté.

Le bureau de poste de la Rivière au Castor, dans le township Tudor, est le seul qui soit établi sur cette route; la malle s'y expédie une fois par semaine, de Madoc. Les colons sur la partie supérieure de la route désirent beaucoup que le service postal soit étendu à la jonction des routes transversales; cette extension occasionnerait peu de nouveaux frais et contribuerait beaucoup, sans aucun doute, aux progrès de l'établissement; les chantiers dans cette direction y trouveraient aussi un grand avantage.

L'acquéreur du site de moulin sur la rivière au Castor n'a pris aucune mesure pour faire construire la bâtisse en question et ses accessoires. Je recommande donc respectueusement que ce site soit vendu de nouveau, à l'encan ou par vente privée, pourvu qu'il soit donné des garanties suffisantes qu'il y sera construit de suite un moulin à scie et à farine, dont le besoin se fait beaucoup sentir dans l'endroit. Ces moulins alimentés par un établissement considérable, seraient une bonne entreprise au point de vue commercial.

M. William Robinson a construit l'été dernier un moulin à scie, sur le lot 35 à l'est de la route, dans le township Dunganon; ce moulin a fonctionné activement pendant les trois derniers mois, au grand avantage de l'établissement. Le titre du terrain sur lequel est bâti ce moulin et la quantité d'acres qui doit en dépendre, seront réglés d'après vos instructions.

M. Robinson m'informe qu'il est prêt à construire un bon moulin à farine, aussitôt que son droit au terrain aura été favorablement reconnu. Cela serait un pas important pour le progrès de la colonisation, et les terres avoisinantes augmenteraient sensiblement en valeur. Le sujet est donc digne de prompt considération.

Le nombre de lots vendus dans les townships qui aboutissent au chemin est de 123, dont 105 ont été vendus 4s. l'acre, avant l'opération des règlements de janvier 1859, 15 à 5s., et 3 à 3s. 6d. depuis cette date. Il y a beaucoup de personnes occupant des terres et qui n'ont rien payé, quoique l'occupation sans licence ait trouvé un frein puissant dans les règlements actuels, et presque tous les lots occupés de la sorte, ont été pris avant leur publication.

Il y a quelques colons sur la route transversale de l'est, dans le township Bangor, lesquels n'ont encore rien payé. Il se rencontre dans ce township une belle étendue de terre richement boisée en bois francs, au sud et à l'ouest du lac Reminiskeek, qui rembourserait bien les frais d'arpentage.

Au sujet de la route transversale de l'ouest entre les townships Herschell et McClure, dont dix milles ont été faits l'été dernier par le bureau d'agriculture, je crois qu'il serait à propos d'adopter le système des octrois gratuits pour les lots qui sont bornés par ce chemin et pour ceux de la route transversale de l'est, vû qu'il n'a pas été pris de lots depuis qu'ils ont été offerts en vente dans le mois de juillet dernier, et qu'il est important que ces deux routes demeurent ouvertes, si on ne perd pas de vue l'achèvement éventuel de la grande route de l'Ottawa au lac Huron, par la ligne de la route Muskoka et ces branches de la route d'Hastings. Si les lots en question sont offerts comme octrois gratuits, je ne doute pas qu'ils ne soient bientôt pris; les quatre townships augmenteront de valeur et pourront se vendre bien plus facilement.

Il y a aussi dans le township non arpenté de Cashel, à l'est de Limerick et au nord de Quinsthorpe, une grande étendue de bonne terre occupée en partie par des *squatters*. Il est désirable que ce township soit aussi arpenté et offert en vente.

Il m'est impossible de me procurer des statistiques exactes des produits des townships éloignés de la route, mes devoirs ne me laissant pas le temps nécessaire pour les obtenir; mais mes relations avec les colons et la connaissance que j'ai des produits apportés au marché, me permettent d'en venir à une estimation à peu près juste.

Le nombre de quarts de potasse vendus dans ce village par les colons de la route d'Hastings et des townships voisins, dans mon agence, en 1859, est de 428,—déduisant de ce nombre, cent quarts manufacturés sur la route, on a 328 quarts faits par les townships, valant en moyenne \$30, et formant en tout \$9,840. Les autres produits des townships n'ont pas une aussi grande proportion à ceux de la route que le fait voir cet article, la manufacture de la potasse étant encouragée par la proximité d'un marché où on la vend au comptant, mais on peut sans crainte les estimer égaux à ceux de la route, à l'exclusion de cet article,

Ou	\$24,619.00
Ajoutez 328 qrts. de potasse.....	9,840.00
Valeur totale des produits de la route.....	27,659.00
	<hr/>
	\$62,118.00

Donnant pour résultat total des travaux de l'établissement, la somme de soixante-et-deux mille cent dix-huit piastres.

Je suis heureux de pouvoir ajouter que l'établissement a été presque entièrement exempt de crime pendant l'année, toutes les offenses commises se bornent à deux ou trois légers délits; néanmoins, l'augmentation de la population fait nécessairement naître la nécessité d'avoir des magistrats, et comme personne n'a les qualifications foncières requises par la loi actuelle, il serait désirable d'adopter quelque mesure pour satisfaire ce besoin

dans les townships éloignés. Tudor a été constitué en municipalité séparée, et envoie un représentant au conseil de comté d'Hastings.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-humble serviteur.

M. P. HAYES,
Agent de la route d'Hastings

L'HON. P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE No. 25.

Synopsis du rapport sur l'établissement des octrois gratuits de la route d'Hastings, pour 1859!

Nombre de colons en possession de lots, le 31 décembre 1859.....	306
Nombre de colons établis sur la route pendant l'année 1859.....	78
Sur lesquels sont natifs d'Angleterre.....	16
d'Irlande.....	28
d'Ecosse.....	11
du Canada.....	16
d'Allemagne.....	6
des Etats-Unis.....	1

78

Population totale sur la route..... 728

Nombre de bâtisses construites en 1859, y compris un moulin à scie,
trois magasins et trois auberges..... 65

Nombre total des bâtisses sur la route, y compris 2 moulins à scie, 3
magasins et 5 auberges..... 252

Nombre d'acres défrichés en 1859..... 572

Nombre d'acres d'abattis fait en 1859..... 424

Nombre total d'acres défrichés et en abattis, au 31 décembre 1859..... 2,081

Nombre total d'acres en culture et paturage en 1859..... 1,657

Récoltes et produits industriels de 1859 :—

	Boiss'x.	\$ cts.	\$ cts.
Blé récolté sur les lots de la route.....	4,350 @	1 00	= 4,350 00
Avoine.....	4,975 @	0 40	= 1,990 00
Pois.....	292 @	0 60	= 175 20
Seigle et orge.....	279 @	0 60	= 167 40
Patates.....	23,776 @	0 40	= 9,486 40
Blé-d'inde.....	373 @	0 50	= 186 50
Navets.....	14,066 @	0 30	= 4,219 80
Foin..... tonnaux 101	@	20 00	= 2,020 00
Sucre d'érable..... lbs. 11,894	@	0 08	= 961 52
Potasse..... qtx. 490	@	6 00	= 2,940 00
Bardeaux..... mille 130	@	1 25	= 162 50
Bois de sciage..... mille 125	@	8 00	= 1,000 00

\$27,659 32

Augmentation sur l'année dernière \$5,851.07.

Bêtes à cornes sur la route..... 226

Cochons..... 120

Moutons..... 26

Chevaux..... 34

Agence de la route d'Hastings,

Madoc, 9 janvier 1860,

M. P. HAYES,
A. R. H.

L'HON. P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE No. 26.

TAMWORTH, 14 janvier 1860.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que j'ai reçues, je transmets à votre département les statistiques de l'établissement de la route d'Addington, pour l'année expirée le 31 décembre 1859.

Il a été fait pendant l'année 406½ acres d'abattis ; il en a été défriché 410 ; 119 ont été semés en trèfle blanc et rouge, il a été semé dix boisseaux de seigle, et quatre boisseaux de blé, et il a été planté 1,517 pommiers.

Il y a maintenant 1,008 acres de défrichés, dont 213½ sont laissés en herbe, et le reste prêt à être semé au printemps.

Le chiffre total de la population est maintenant de 699, donnant dans l'année une augmentation de 117.

L'augmentation de la population n'a pas égalé celle de l'année dernière, les denrées ayant été si chères du commencement de l'année jusqu'après la moisson que ceux qui s'étaient préparés à s'établir ont été obligés de différer de le faire, à cause des frais qu'ils auraient eu à encourir. Le farine très inférieure s'est vendue de \$10 à \$11 le quart ; le lard et le beurre dans la même proportion. Une autre cause d'empêchement a été la chute du pont de la Madawaska. Plusieurs colons se préparaient à s'établir dans le township de Denbigh, près de la rivière, et ils se seraient procuré des denrées à bien meilleur marché dans l'établissement, en bas de la rivière, ou en les ayant de Renfrew, qu'en les faisant venir de la frontière. Après la chute du pont, ces gens s'en sont retournés dans leurs familles. Quatorze colons sont allés dans ce township depuis les récoltes, et deux sont allés à Lyndock ; six ont avec eux leurs familles ; deux sont garçons et huit espèrent faire venir leurs familles au mois de février.

Tous les nouveaux établissements souffrent plus de la gelée que les anciens ; parce que les grands défrichements permettent à l'air de circuler librement, ce qui empêche la gelée ; mais lorsque des défrichements de peu d'étendue se trouvent perdus au sein de la forêt, ils sont mal protégés contre l'action de l'air qui circule au sommet des arbres, et la gelée peut alors aisément exercer ses ravages.

L'établissement de la route Addington n'a point fait exception cette année à la règle générale. Les céréales et les plantes qui étaient avancées ont souffert de grands dommages, si elles n'ont pas été entièrement détruites par les gelées de juin ; et les semences tardives ont été détruites par les gelées de septembre. Les colons se ressentent maintenant de cette perte qui se fera encore sentir l'année prochaine. Plusieurs colons qui comptaient pour leurs besoins sur la moisson d'automne, et si la récolte eût été moyenne, ils auraient eu plus que pour leur consommation, sont maintenant obligés d'acheter des provisions. La perte presque totale de la récolte d'automne a détourné les colons de faire de grosses semences cette année, de sorte qu'il n'a été semé qu'un petit nombre de boisseaux. Cependant malgré les éventualités exceptionnelles de cette année, et les difficultés ordinaires que rencontre un établissement nouveau, personne n'est découragé ; tous espèrent réussir. La paix, le contentement et la bonne entente règnent dans l'établissement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

EBENEZER PERRY.

L'HON. P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne,
Québec.

APPENDICE No. 26.—(Suite.)

Tableau des produits des octrois gratuits sur la route d'Addington, en 1859.

ARTICLES.	POIDS ET MESURE.	VA- LEUR.	VALEUR TOTALE.	REMARQUES.
Sucre d'érable.....	16,158 lbs.	\$ 0 10	\$ 1,615 80	
Mélasse d'érable	748 gals.	0 75	561 00	
Vinaigre d'érable	893 "	0 25	223 25	
Tonnellerie			52 00	
Bois de sciage.....	164,000 pieds	6 00	984 00	
Bardeaux.....	291,000	1 25	363 75	
Orignaux		3 00	309 00	
Fourrures.....			416 00	
Flanelles	127 verges	0 50	63 50	
Etoffes	67 "	0 90	60 30	
Trèfle blanc.....	38½ tonn x	15 00	577 50	
Foin sauvage	281 "	6 00	1,688 00	
Blé d'hiver*	472 boiss'x	0 50	236 00	*La gelée et la rouille ont presque entièrement détruit le blé d'hiver.
Seigle	158 "	0 75	110 00	
Pois	333 "	0 60	199 80	
Orge	348 "	0 80	274 40	
Blé de printemps.....	2,432	1 00	2,432 00	
Avoine	4,555 "	0 40	1,782 00	
Blé-d'Inde.....	515 "	0 40	206 00	Le blé-d'inde n'est pas parvenu à maturité à cause de la gelée, et j'ai calculé ces deux articles au-dessous de la valeur des bons échantillons.
Sarrasin.....	31 "	0 50	15 50	
Patates.....	11,656 "	0 45	5,245 20	
Navets	11,075 "	0 20	2,215 00	
Potasse.....	75¼ "	24 00	1,818 00	
Bœuf	11,125 lbs.	0 04	445 00	
Lard	13,025	0 05	651 25	
			22,546 85	

La valeur telle qu'estimée dans ce tableau est le prix courant sur les lieux.

(Signé,)

EBENEZER PERRY.

NATIONALITÉ DES COLONS.

Haut-Canada.....	89
Bas-Canada	19
Etats-Unis	11
Angleterre	24
Irlande	26
Ecosse.....	4
Prusse	4
Danemark.....	1
Cap Breton.....	1

178

Les colons ont—chevaux.....	29
“ “ —vaches.....	75
“ “ —moutons.....	25
“ “ —paires de bœuf	35

APPENDICE No. 27.

ROUTE BOBCAYGEON, 31 déc. 1859.

A l'honorable commissaire des terres de la Couronne, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un état du nombre des colons établis sur les octrois gratuits de la route Bobcaygeon, au 31 décembre 1859, indiquant le nombre de lots concédés, le nombre de colons résidents, le nombre de personnes de chaque famille, la quantité d'acres semés, d'acres défrichés, de maisons, granges et étables, savoir :

Acres concédés.....	195
Colons résidents	168
Ames	697
Maisons	126
Granges et étables	32

COLONS RÉSIDENTS.

Anglais	31
Irlandais	96
Ecossais	14
Canadiens.....	22
Suédois.....	3
Allemands.....	2
	—
	168
Acres défrichés	776
Acres semés.....	371

Comme suit :—

90 acres en blé, 1,620 boisseaux	@	\$1 00	=	\$1,620
138 acres en patates, 20,700 boisseaux.....	@	0 50	=	10,350
87 acres en navets, 15,400 boisseaux.....	@	0 20	=	3,080
25 acres en blé-d'inde, 500 boisseaux.....	@	1 00	p. 100	500
150 tonneaux de foin de prairie.....	@	8 00	=	1,200
8,000lb de sucre d'érable.....	@	0 10	=	800
400 gallons de mélasse	@	0 60	=	240
50,000 pieds de bois de sciage.....	@	6 00	=	300
10,050 bardeaux.....	@	1 50	=	150
10 tonnaux de trèfle blanc.....	@	20 00	=	200
200 orignaux.....	@	3 50	=	700
Fourrures				1,505
6 quarts de potasse	@	25 00	=	150

Total.....				\$20,790

Le reste des 371 acres ensemencés a été semé en légumes qui, quoique d'une grande valeur pour les colons, peuvent ne pas valoir la peine d'entrer dans un rapport.

La récolte des terres dans les townships ouverts sur la route Bobcaygeon sera, cette année, un peu inférieure à celle des octrois gratuits, mais je pense que l'année prochaine elle sera plus considérable, comme vous pouvez le conclure d'après l'énoncé ci-dessous des ventes faites dans Galway, Sommerville et Minden, ce dernier township ayant été offert en vente le 1er septembre dernier; il faut aussi prendre en considération que Sommerville était presque vendu en entier avant l'établissement de cette agence, et que Galway n'est pas à moitié arpenté.

Terres vendues dans Galway en 1859	2,700 acres.
“ “ Sommerville en 1859.....	7,000 acres.
“ “ Minden en 4 mois.....	4,200 acres.

Total..... 13,909

En sus de ces ventes, il a été payé bon nombre d'arrérages pour des terres situées dans Sommerville, par suite de l'augmentation de valeur que leur a donnée l'ouverture de la route Bobcaygeon, et je n'ai pas de doute que lorsque les terres des townships nouvellement arpentés de Snowdon, Sutterworth et Anson seront offertes en vente, ainsi que le township de Stanhope et ce qui reste de Galway qu'on arpente actuellement, les ventes seront plus que doubles de ce qu'elles sont aujourd'hui. J'en ai la preuve dans le fait que plus de cent personnes ont déjà demandé, et plusieurs d'entre elles désirent payer comptant, des lots dans ces townships ; ces offres n'ont pu être acceptées, les terres n'ayant pas encore été offertes en vente. Ces colons sont tellement déterminés à s'assurer des lots, que beaucoup d'entre eux s'y sont rendus, en ont pris possession et y font des travaux.

Vingt-cinq familles se sont établies sur la ligne de division de Stanhope et Minden, où il se trouve, ainsi qu'à l'Est, de la terre d'excellente qualité, suivant le rapport de ceux qui se sont rendus jusque-là.

Je recommande respectueusement qu'il soit ouvert aussitôt que possible, un chemin à l'est et à l'ouest de la route Bobcaygeon, à partir de la ligne de division de Minden et Stanhope, allant à la route d'Hastings à la ligne Peterson, et à l'ouest à la route Muskoka, et que l'on fasse des octrois gratuits des lots sur ce chemin.

Je prends aussi la liberté de suggérer qu'il serait à propos de faire arpenter le lot No. 3 des octrois gratuits dans le township de Minden, lequel a été réservé, et de le mettre de côté pour en faire un emplacement de village. J'ai eu plusieurs demandes de lots de la part d'ouvriers et marchands, qui disent que s'il leur était permis d'acheter chacun un lot de village, ils viendraient s'établir de suite.

Un individu s'est déjà établi sans titre, il a construit un magasin, et fait de bonnes affaires. J'ai tout lieu de croire que si des lots étaient offerts, on verrait bientôt surgir une ville à cet endroit.

Il a été construit un moulin à scie à Kinmount, pendant les derniers six mois ; c'est un grand avantage pour les colons auxquels il épargne 18 milles de trajet pour faire scier leur bois.

Le besoin de moulins à scier se fait grandement sentir à la rivière Gull et dans les environs, et des personnes sont prêtes à construire des moulins aussitôt que les privilèges leur en seront vendus.

Nous avons à remercier l'Hon. Maître-Général des Postes, pour l'ouverture de trois bureaux de poste pendant l'année, savoir : l'un à Silver Lake, dans Galway, distance de neuf milles, l'autre à Kinmount dans Sommerville, distance de dix-huit milles, et le troisième à la rivière Gull, dans Minden, distance de trente milles de Bobcaygeon. Ces bureaux ont été d'un grand avantage aux colons.

La route Bobcaygeon est terminée à une distance de 36 milles de Bobcaygeon, et un chemin d'hiver conduit à trois milles plus loin en arrière de Minden, où les colons qui se portent à l'est se sont fait un chemin d'hiver, d'à peu près trois milles de longueur, sur la ligne de division de Minden et Stanhope.

A cet endroit, c'est-à-dire trois milles à l'est, on a trouvé un point avantageux pour placer un pont entre le petit et le grand lac Bushkonk, sur le cours de la rivière Gull, et on aurait ainsi un bon débouché pour prolonger la route à l'ouest jusqu'à celle d'Hastings.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD HUGHES,

Agent de la route Bobcaygeon.

APPENDICE No. 28.

Rapport de J. R. Oliver, sur la route Muskoka.

Des personnes demeurant à distance, qui n'ont pu amener leurs familles cet hiver, mais qui ont promis de le faire au printemps, ont fait enregistrer leurs noms pour un grand nombre de lots. Elles forment une classe supérieure de colons que j'ai favorisés. Dans la plupart des cas, ils ont commencé à faire de l'abattis. Plusieurs de ceux qui sont sur le

point de s'établir, achèteront aussi dans les profondeurs des terres de la couronne, et ont déjà fait choix de lots de front, dans cette pensée. Quelques uns m'ont demandé de leur garder des terres de la couronne, qu'ils achèteront au printemps.

Les colons se composent d'Irlandais, d'Anglais et d'Écossais, y compris trois Allemands: en somme, ils sont intelligents et paraissent industriels, surtout la famille Symington. On prend des mesures pour avoir la poste une fois par semaine. J'ai remonté la route la semaine dernière, et tout le monde demande cette amélioration à laquelle j'ai promis de m'intéresser. Il a été fait une souscription pour construire une école et un local destiné au culte; ces bâtisses seront faites ce printemps.

Les préjugés au sujet de la nature rocailleuse du sol disparaissent, et les colons sont convaincus que leurs établissements tourneront à leur avantage, vû la probabilité du prolongement de la route jusqu'aux terres de meilleure qualité à l'est, ce qui ouvrirait à l'agriculture et à l'exploitation des bois une grande étendue de pays.

APPENDICE No. 29.

A l'honorable P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne,
Québec. }

BUREAU DES OCTROIS GRATUITS.

St. Jean Port Joly, 2 janvier 1860.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon premier Rapport Annuel sur le développement de la Colonisation du Chemin Elgin, opéré d'après le système des octrois gratuits, mis en vigueur dans le Bas-Canada durant l'année 1859.

Malgré que l'époque de l'ouverture de ce bureau soit très rapprochée de celle qui me fait un devoir de vous adresser ce rapport, j'ose espérer que les quelques données qui vont suivre, touchant les nouveaux établissements de ce chemin, démontreront clairement que l'œuvre de la colonisation entre dans une phase nouvelle de développements et que l'avenir offre les espérances les plus flatteuses.

Je désire constater et je le fais avec bonheur, que les populations rurales apprécient hautement les généreux efforts qui se font en faveur de la colonisation dans le Bas-Canada.

Je me crois autorisé à dire que l'essai du système des octrois gratuits de terre, fait dans le but d'une colonisation immédiate, est de nature à démontrer l'excellence de ce système.

J'ai déjà eu occasion de relater les circonstances qui ont fait que ce n'a été que vers le 20 juin dernier que j'ai pu m'occuper sérieusement de la colonisation sur le Chemin Elgin. Avant de commencer à faire des octrois gratuits, j'ai visité les cantons situés sur le dit chemin, afin de constater la valeur des travaux opérés par les occupants et de leur assurer ainsi la possession des lots qu'ils avaient choisis ou défrichés.

J'ai octroyé depuis le 20 juin jusqu'à ce jour 183 lots ou 17,692 acres de terre. Partout dans les établissements formés de ces octrois règnent l'activité et le travail. On me permettra bien ici de dire que le Canadien est un défricheur solide, patient et persévérant, et que la disposition à coloniser est chez lui naturelle.

Le chemin Elgin traverse six cantons. La qualité du sol, qui est bon partout, va toujours s'améliorant à mesure que l'on s'avance vers la ligne frontière. Plusieurs pouvoirs d'eau se rencontrent dans ces cantons, ainsi que d'importantes petites rivières qui arrosent une belle forêt giboyeuse. Deux moulins à scie sont en construction dans le moment et seront prêts à fonctionner de bonne heure ce printemps. Un moulin à farine doit aussi être construit l'été prochain. Il existe dans les environs du chemin Taché et non loin du chemin Elgin, du côté nord-est, de vastes érablières qui sont la source d'une exploitation facile, immédiate et productive. Cette branche d'industrie, déjà importante, va considérablement s'étendre en conséquence du grand nombre de colons qui doivent s'établir sur les chemins Elgin et Taché.

Le nombre des familles résidentes s'élève déjà à 24, lesquelles comprennent 24 hommes, 21 femmes et 99 enfants. Sur ce dernier nombre, on compte 54 garçons et 45 filles, formant ainsi une population totale de 144 âmes.

Les animaux de ferme consistent en 9 chevaux, 1 poulain, 13 vaches, 2 taures, 7 bœufs et 13 moutons, formant en tout 45 têtes de bétail.

Le nombre d'acres de terre défrichée durant l'année, ou prête à brûler, par les colons résidents, s'élève à..... 457½ acres

Le nombre d'acres préparés par les colons non résidents est de 252

Formant en tout..... 709½ acres.

Le nombre de minots de grains récoltés s'élève à..... 819½ minots.

Celui des patates à..... 853

Donnant une récolte totale de..... 1,672½ minots.

Voici comment se classent la nature et la qualité des grains récoltés, ainsi que leur valeur approximative :

Blé	21 minots	à	\$1.25	par minot	\$ 26.25
Orge	362½	à	60	"	217.40
Seigle	18	à	80	"	14.40
Pois	11	à	1.25	"	13.75
Avoine	407	à	40	"	162.80
Patates	853	à	40	"	341.20

Quantité 1,672½ minots. valeur \$775.80.

Si on ajoute à ces chiffres l'*item* du sucre d'érable confectionné dans les environs du chemin Elgin, le printemps dernier, évalué à 50,000 lbs., ou à une valeur d'environ - - - ,000

On arrive au chiffre de - - - \$5,775.80 cts.,

que les quelques établissements nouveaux ont eu à se partager pour la plus grande partie. Cependant, il me paraît utile de noter en passant, que sur le nombre des familles résidentes tel qu'exprimé plus haut, huit familles ayant ensemble 33 enfants, n'ont pu avoir aucune part à ces bénéfices du sol, n'ayant pu s'établir assez à temps pour en pouvoir profiter.

Les accidents de la nature n'ont point endommagé les récoltes des colons ni dérangé leurs travaux pendant le cours de l'an dernier; mais les difficultés de leur condition de premiers et seuls défricheurs, pauvres et sans protection, ont fait qu'ils ont dû se servir de semence de qualité inférieure et par conséquent d'un rendement peu avantageux comparativement à ce qu'on aurait pu avoir avec des semences de bonne condition.

L'époque si récente de l'ouverture du chemin Elgin à la colonisation ne me permettant pas de présenter de plus amples renseignements, j'ai lieu de croire que les statistiques ci-dessus, constatant un progrès réel, sont de nature à prouver l'importance des efforts tentés en faveur de la colonisation.

Les habitants des anciennes paroisses voisines des nouveaux établissements ont voulu seconder les efforts du gouvernement, en fondant des *sociétés de secours* qui fournissent aux colons pauvres des grains de semence. On conçoit de suite que, indépendamment de la valeur même du secours ainsi offert, des démarches aussi bienveillantes sont de nature à encourager les jeunes colons, et de fait ils se montrent extrêmement sensibles à cet intérêt qu'on leur porte.

Avant de terminer, je crois utile de consigner ici que de nombreuses démarches sont journellement faites à mon bureau pour obtenir des lots sur le chemin Taché. On m'informe de plus qu'un nombre assez considérable de lots dans certains cantons, et même des cantons entiers, sont déjà occupés par des colons anxieux de s'assurer la possession des lots de leur choix. D'autres lots, m'assure-t-on, sont occupés par plusieurs colons à la fois, qui s'en disputent la propriété. Cet empressement, bien que regrettable et constituant une source d'embarras, fait voir clairement combien est vif le désir de coloniser, et grand pour nos populations des campagnes le besoin d'étendre leurs propriétés.

Il est notoire que le chemin Taché doit traverser un vaste territoire d'un sol très fertile arrosé de plusieurs cours d'eau et boisé d'une forêt magnifique. Ce territoire est destiné à devenir un centre d'opérations agricoles et commerciales sur toute la longueur du dit chemin. Il est également vrai que les habitants de ces cantons qui seront échelonnés sur ce *Grand Tronc* des chemins de colonisation du Bas St. Laurent, trouveront à faire l'écoulement de leurs produits avec avantage, par le trafic qui s'établira nécessairement avec les nombreux établissements à bois de la rivière St. Jean, éloignés d'environ une journée du chemin Taché.

Il me paraît hors de doute que les terres des townships traversés par les chemins Elgin et Taché vont être rapidement achetées par des colons aisés, aussitôt que les pionniers, auxquels les octrois gratuits sont accordés, auront poussé quelque peu leurs travaux de défrichement. Afin de répondre aux demandes de terres que l'ouverture de ces chemins va ainsi créer, il serait à désirer, ce me semble, dans l'intérêt des colons aussi bien que dans l'intérêt du gouvernement, qu'on prît les mesures nécessaires pour opérer la vente des lots situés dans les 22 cantons que le Chemin Taché doit traverser.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant Serviteur,

STANISLAS DRAPEAU.

Agent des Chemins Elgin et Taché.

APPENDICE No. 30.

RAPPORT ANNUEL du surintendant des pêcheries pour le Haut-Canada, pour l'année 1859.

A l'honorable

P. M. VANKOUGHNET,

Commissaire des Terres de la Couronne,

Etc., etc., etc.,

Québec.

HAMILTON, 31 décembre 1859.

MONSIEUR,—Pendant l'année qui vient de s'écouler, j'ai parcouru les côtes des lacs Ontario et Erié, dans le but de bailler les places de pêche qui se trouvent sur les rivages ou dans les îles de ces lacs, conformément aux instructions que j'ai reçues de votre département en date du 18 février 1859.

Ces instructions avaient rapport à la location des pêcheries contigues aux terres de la couronne, et à celles situées vis-à-vis des propriétés des particuliers. J'ai de temps à autre transmis au département le résultat de mes visites et de mes efforts pour mettre à effet vos instructions. Les eaux vis-à-vis des propriétés de particuliers ne devaient être baillées que dans le cas où elles auraient été demandées par les propriétaires ou les occupants. Quant à ces lieux, j'ai déjà dit que je n'ai aucunement réussi à engager les propriétaires à prendre des baux des places de pêche adjacentes à leurs terres; et, comme d'autres personnes ne peuvent y venir tendre de pêches ou saler le poisson, il est impossible de leur faire prendre des baux.

Mes efforts pour louer les pêcheries situées sur le domaine de la couronne ont été presque aussi infructueux, en conséquence de circonstances diverses auxquelles j'ai appelé votre attention dans les différentes lettres que j'ai adressées à votre département. Les principaux obstacles sont :

Premièrement.—La ligue qui existe entre les pêcheurs de ne point louer eux-mêmes les pêcheries ni de permettre à d'autres de le faire. Ces places sont la grève Burlington, la Longue Pointe, la Pointe aux Dindes, Presqu'île, le Cap Vesey, Cobourg et quelques autres encore peut-être.

Secondement.—La prétention émise, dans la plupart des cas pour gagner du temps, qu'une occupation de vingt-et-un ans leur tient lieu de titre, même à l'encontre de la couronne. Les pêcheurs de la grève Burlington, près de Hamilton et du Cap Vesey, dans

le comté du Prince Edouard, m'ont mis au défi sur ce point. La propriété de la couronne au Cap Vesey, renferme 1,260 acres, occupés par huit familles de *squatters*, sous le contrôle de *Henry L. Windfield*.

Troisièmement.—Dans quelques endroits, on aurait certainement pris des baux, si l'on n'avait pas éprouvé d'incertitude au sujet de la garantie de possession, les gens craignant que des pêcheurs sans aveu ne vinssent empiéter impunément sur leurs places de pêche.

Quatrièmement.—Dans quelques cas aussi on refuse de s'obliger par bail, de crainte que la pêche ne manque; et je dois admettre qu'elle a manqué à plusieurs endroits, par suite de la manière inconsidérée dont on prend et détruit le poisson, et de l'époque inopportune à laquelle on le pêche. Conformément à vos instructions du 18 février, je me suis rendu aux endroits de pêche les plus importants, à partir de l'extrémité de la pointe vis-à-vis les *False Ducks*, et de là en suivant le bord du lac jusqu'à la grève Wellington; dans le cours de cette visite j'ai fait l'estimation de la valeur des différentes places de pêche, après avoir préalablement fixé les limites de chaque lot. Je regrette de dire que dans tous les cas, les offres faites par les occupants sont en deça de cette estimation, et suivant mes instructions, je vous en transmets un rapport. La raison que donnent généralement les pêcheurs pour se justifier d'offrir peu, est l'incertitude de la pêche, que je trouve avoir beaucoup tombé ici et à d'autres endroits depuis 1857.

Dans mes calculs, j'ai pris ce fait en considération, et je me suis aidé, pour confirmer mon opinion, des renseignements que j'ai pu obtenir de ceux qui résident aux environs des places de pêche et dont l'opinion est acceptable, en autant qu'ils n'ont d'intérêt ni d'un côté ni de l'autre.

Vous remarquerez que les offres faites pour la grève Wellington, dont je vous envoie un état, ont produit un revenu de \$334 pour douze places de pêche.

Un nommé William Young a offert \$500 pour toute la grève qui comprend quinze places de pêche; j'ai accepté cette offre à la condition que si les possesseurs refusaient de payer le même montant, je lui consentirais un bail. La chose, ayant été connue des pêcheurs, produisit parmi eux beaucoup d'excitation, ce qui engagea M. Young à retirer son offre; il ne me resta plus qu'à transiger avec eux, et je suis parvenu à réaliser le montant mentionné ci-dessus.

A la vente des terres annoncée devoir se faire à Simcoe le 31 du mois dernier, j'ai offert à l'encan les différentes places de pêche de la Longue Pointe, et quoique l'assemblée fût nombreuse, et se composât de gens qui ont presque tous un intérêt aux pêcheries, il n'y a pas eu d'offre qui ait atteint le prix fixé, et en conséquence je n'ai pas donné de baux.

Immédiatement après la vente, un monsieur Buckwell vint m'offrir \$300 pour le droit exclusif de pêche sur le front des townships Walsingham, Charlotteville, Woodhouse, Walpole et Rainham, avec les privilèges qu'accorde l'acte des pêcheries de 1858, (tel qu'il appert par sa lettre annexée du 31 du mois dernier.)

La dépression générale du commerce, aggravée par le manque désastreux de récolte l'année dernière, en même temps que la pêche infructueuse pendant la même période, si on la compare aux années précédentes, font qu'il est difficile d'obtenir cette année un bon prix pour les loyers de pêche. Les pêcheurs donnent toutes ces causes comme justification de la modicité de leurs offres, se disant prêts à payer davantage, si la saison est plus prospère que l'année dernière. Tout en admettant que ces objections à donner le prix fixé méritent toute considération, je dois aussi exprimer la conviction que les pêcheurs se sont entendus entre eux pour empêcher une honnête concurrence, lors de la mise en vente à l'encan des places de pêche.

En revenant de Simcoe à cette ville, les communications nombreuses que j'ai trouvées à mon bureau au sujet des pêcheries de la grève Burlington, m'ont décidé à demeurer quelques jours pour marquer les différentes places de pêche le long de cette grève.

Comme dans tous les cas précédents, le prix fixé par moi, qui est de \$30 par pêche, (il y en a 22 en tout sur cette grève), est plus que n'offrent les pêcheurs qui ne veulent donner que \$10 par lot.

Il n'y a que deux moyens à adopter—l'un est d'accepter l'offre de \$10, mais de limiter le privilège à l'usage de soixante-et-six pieds de profondeur à partir de la ligne des hautes eaux, et cela seulement pour faire la pêche. En adoptant cette règle, tout le terrain de la grève en arrière de cette réserve, pourrait aisément se louer autant, si non plus, ou se vendre, vû qu'il est très propre à la culture, la couronne pourra de la sorte s'assurer

un revenu raisonnable. Cette démarche ou quelque autre paraît être nécessaire pour convaincre les occupants que, si j'ai reçu de vous instruction de les traiter libéralement, les droits de propriété de la couronne n'en doivent pas moins être maintenus.

Depuis mon départ de Toronto, le 17 juillet, j'ai été constamment en relations avec les pêcheurs de la grève Burlington, et ceux échelonnés sur la frontière jusqu'à Niagara, et me suis efforcé par tous les moyens possibles de les engager à se conformer à la loi, de se reposer sur la libéralité et la justice du gouvernement et de prendre des baux conformément à l'acte, sans trouble ou coercition.

Les pêcheurs m'ont répondu en se plaignant d'injustice et en objectant aux conditions et à la forme des baux ; et à la grève Burlington, les pêcheurs se sont concertés pour m'opposer et n'offrir que \$10 pour les places de pêche, avec possession entière du terrain qu'ils occupent actuellement. Ces propositions sont inadmissibles.

J'ai donc été forcé d'adopter la seule alternative qui puisse permettre d'espérer une rente raisonnable, c'est-à-dire, d'offrir les différentes places de pêche à la concurrence publique, conformément à vos instructions. Dans ce but, j'ai fait annoncer que je recevrais des offres pour les places de la grève Burlington jusqu'au lundi, 25 juillet.

J'ai différé néanmoins de prendre ce parti, espérant que leur intérêt persuaderait enfin aux pêcheurs de prendre des baux, et désirant vous débarrasser de la demande frivole et sans cesse répétée de leur part d'être autorisés à continuer de faire usage des rets à mailles fines, pratique au moyen de laquelle il se détruit une grande quantité de jeune poisson.

Un autre obstacle à la location avantageuse des pêcheries vient de ce que quelques personnes qui ont des terres au bord de l'eau refusent l'usage de la grève aux pêcheurs, qui, sans cela, seraient peut-être portés à louer les places de pêche vis-à-vis de ces propriétés.

J'ai tâché d'être aussi accommodant avec les pêcheurs que mon devoir envers votre département peut me le permettre, pensant que la meilleure conduite à prendre était de leur faire goûter la mesure autant que possible, d'introduire ses dispositions graduellement, et de tâcher d'engager les gens à se faire à ce qu'elle ordonne, sans exciter contre elle leurs préjugés. Le fonctionnement d'une mesure comme l'acte des pêcheries qui touche au mode d'existence d'un grand nombre d'individus, dont les opérations n'avaient pas encore été restreintes par acte du parlement, demande beaucoup de prudence et de ménagements, pour ne pas faire naître des sentiments d'hostilité contre la loi et le gouvernement ; et je me suis toujours étudié à convaincre les pêcheurs qu'il serait de leur véritable intérêt de se soumettre de bon gré aux dispositions de l'acte.

Lors du récent voyage que j'ai fait à Sarnia, pour y remplir mes devoirs de surintendant des pêcheries, j'ai constaté que les meilleures places de pêche sur les bords du lac Huron et de la rivière Ste. Claire, sont en possession de M. Samuel Hitchcock, en vertu d'un bail à lui consenti par des personnes qui en ont fait l'acquisition du gouvernement impérial en juillet 1856, comme faisant partie des terres de l'artillerie à Sarnia.

Je vous ai déjà envoyé une copie de l'acte de vente en question, qui m'a été fournie par le registrateur de Sarnia, afin que vous en preniez connaissance.

Les places de pêche comprises dans le bail de M. Hitchcock, sont de beaucoup les meilleures qui se trouvent sur le lac Huron, au sud des Isles à la pêche. En janvier 1857, elles ont donné 2,800 quarts qui, au prix du marché de Détroit, \$5 le quart, ont rapporté \$14,000. M. Hitchcock paie une rente de \$600 par année.

En allant à Amherstburg, j'ai examiné l'Isle au Bois Blanc, et j'ai trouvé M. James Cousins qui se préparait à la pêche d'automne. Il y a sur l'isle deux bonnes places, toutes deux prises par lui. Il reconnaît avoir pris en 1857, 120 quarts de poisson blanc, à \$10..... \$1,200
et 15 quarts de hareng à \$5 75

\$1,275

Il m'informe que depuis la pêche a beaucoup diminué, assertion que je crois vraie, en autant qu'elle est corroborée par des personnes désintéressées ; néanmoins, cette pêche a encore sa valeur.

Arrivé à Windsor, je me suis rendu auprès du colonel Prince, pour lui passer un bail des Isles aux Dindes et aux Pêches, suivant sa demande du 15 du mois dernier, moyennant

\$25 par année pour la pêche de l'Isle aux Dindes, y compris une chaîne de terre sur le contour de l'isle, et \$50 pour l'Isle aux Pêches. Il vous a écrit pour faire étendre son bail à cinq ou neuf ans, ce que je ne me croyais pas autorisé à lui concéder, mais qui a eu lieu depuis:

Je me suis alors dirigé le long de la côte, de Sandwich à Amherstburg, distance de 18 milles, visitant les pêcheurs, dont la plupart sont franco-canadiens. J'ai offert de leur donner des baux moyennant \$5 par année, pour les devantures de leurs terres, d'à peu près cent acres, en suivant la direction de leurs clôtures de ligne.

Après avoir disposé de l'Isle au Bois Blanc, au sujet de laquelle j'ai eu l'honneur de vous adresser un rapport détaillé en date d'hier, j'ai été obligé de retourner à Windsor, n'ayant pu me rendre aux isles voisines à cause du mauvais temps et de l'état du lac, après avoir à trois reprises, essayé sans succès d'y parvenir en bateau; néanmoins, je n'ai pas perdu mon temps, car j'ai rencontré les principaux pêcheurs qui ont demandé à louer les pêcheries des ces isles; je leur ai passé des baux, mais ensuite il ont refusé de s'y conformer en ne fournissant pas les garanties nécessaires.

La Pointe Pelée est une langue de terre longue et étroite qui s'avance du front du township de Marsea, comté d'Essex, dans le lac Erié, à une distance de dix milles; elle peut contenir 1,000 acres qui sont occupés depuis plusieurs années par des *squatters*, au nombre de dix familles, qui désirent acheter du gouvernement leurs lots respectifs, à un prix raisonnable—disons 6s. 3d. l'acre—et se disent prêts à payer une rente annuelle de \$10 pour les pêches qui dépendent de leurs lots, si le gouvernement veut leur assurer un titre pour leurs améliorations.

Sous ces circonstances, j'ai tâché de leur persuader de prendre de suite des baux, comprenant une chaîne de terrain sur le rivage pour les besoins de la pêche, leur promettant de recommander au gouvernement de faire faire un arpentage pour assigner à chaque possesseur son lot qu'il est prêt à payer un prix raisonnable afin d'en acquérir la propriété.

Dans le cours de la conversation que j'ai eue avec eux, j'ai appris que depuis 1852, M. James Paxton d'Amherstburg, qui fait aussi la pêche, réclame d'eux une rente pour les pêches et le terrain; il a un bail du département des terres de la couronne, en date de 1852, portant une rente annuelle de \$50, et il désire continuer son bail au même prix, en comprenant le terrain et les places de pêche. J'ignorais ce fait jusqu'à ce qu'il m'eût aussi demandé un bail; mais il ne veut pas donner plus que les \$50 pour les deux privilèges. Je lui ai offert pour cette somme les pêches avec une chaîne de terrain de grève, ce qu'il a refusé d'accepter. Il m'a aussi informé lui-même, qu'il doit des arrérages sur son bail au montant de \$350, savoir: sept années à \$50—\$350.

Le même James Paxton me dit qu'il a conclu dernièrement un marché avec le gouvernement, pour l'acquisition de l'Isle au Combat, dans la rivière Détroit, avec le droit de pêche en considération du prix élevé auquel l'ont évaluée les commissaires.

En référant à ma lettre du 2 juillet dernier, vous verrez la règle de conduite que j'ai suivie depuis le commencement. J'ai employé tous les moyens en mon pouvoir pour faire obéir la loi, mais n'ai réussi qu'en partie; et il me semble que j'ai porté l'indulgence et les ménagements aux dernières limites. Si l'acte ne doit pas rester une lettre morte, si le gouvernement et ses agents ne doivent pas être mis au défi, il est nécessaire de prendre d'autres moyens. Je ne puis espérer louer la grève Burlington et d'autres pêches importantes, si l'on adopte quelque moyen pour maintenir dans la jouissance de leurs droits les gens paisibles qui pourront être disposés à prendre des baux. Nous sommes entièrement à la merci d'une classe sans aveu. Il est impossible de trouver quelqu'un dans le voisinage des pêcheries qui veuille dénoncer les pêcheurs, non pas qu'on soit indifférent à l'opération de la loi, mais parce qu'on craint les conséquences d'un tel acte pour soi et sa propriété. Un agent qui m'informait des violations de la loi, a été sévèrement battu. Il m'a été impossible, sous ces circonstances, avec les pouvoirs restreints qui me sont donnés, d'exécuter mes instructions, ou de traduire devant la justice les violateurs de la loi.

Vous ayant donné, dans les lettres dont j'ai parlé plus haut, le détail de mes actes pendant l'année dernière pour louer les pêcheries des lacs et des rivières, et pour assurer la pose de passages à poisson sur les écluses de moulins dans les rivières les plus fréquentées, a chose qui, par son importance, demandera surtout mes soins l'année prochaine, sera de terminer la démarcation des places de pêche, de faire poser des passages à poisson ou de mi-

gration, et d'empêcher la pêche aux mauvaises saisons, ainsi que les moyens impropres de la faire qui ruinent le poisson.

J'ai fait allusion à quelques-unes des difficultés que j'ai rencontrées en essayant de réaliser la première de ces mesures, savoir la location des pêcheries, et je suggérerai, à la fin de mon rapport, les moyens qui me paraissent nécessaires pour parvenir à cet important résultat. Quant au second point, la pose de passages à poisson ou de migration aux écluses de moulins situés sur les rivières les plus fréquentées par le poisson, j'aurai aussi quelque chose à ajouter à ce que j'ai dit dans mes rapports précédents. En essayant de mettre à effet cette disposition de la loi, mon insuccès a été si complet que je suis convaincu qu'il est nécessaire d'adopter des mesures plus sévères.

Au sujet de l'époque à laquelle les différentes espèces de poissons peuvent se pêcher, pour ne pas nuire à leur propagation, et relativement au mode de leur faire pêche, je crois devoir recommander quelques changements.

L'immense valeur des pêcheries de nos grands lacs, des nappes d'eau de moindre étendue dont est parsemée la carte du *Haut-Canada*, et des rivières qui s'y jettent, doit sans doute justifier l'usage de tous les moyens nécessaires pour les sauver de la ruine et leur rendre leur fécondité primitive. Plusieurs rivières qui abondaient des meilleures qualités de poisson, en ont été presque entièrement désertées.

Plusieurs des cours d'eau qui viennent tomber dans le lac Ontario, étaient autrefois fréquentés par des myriades de saumons (le véritable saumon de l'Océan). De 1812 à 1815, je l'ai vu en telles quantités dans ces rivières, qu'on le prenait avec une pelle et même à la main. Maintenant il est rare d'en voir un dans ces mêmes eaux; et l'on se demande, s'il n'est pas possible de le ramener dans ces lieux qu'il choisissait alors de préférence? On ne peut s'empêcher de ressentir vivement la perte—je puis dire, la calamité—que nous fait subir la destruction de ce magnifique poisson. Après tous les moyens insensés et destructeurs dont on s'est servi, les grandes quantités qu'on rencontre encore dans quelques parties des lacs, font voir sa vitalité et nous donnent la meilleure garantie qu'il n'est pas nécessaire de moyens dispendieux pour assurer sa conservation.

Les pêcheries du lac Huron ont rapporté en 1856, 27,037 $\frac{2}{3}$ quarts (et je suis certain que ce chiffre est loin d'atteindre la vérité); supposons 120 poissons par quart, et nous avons 3,244,520 poissons—la pêche sur le lac Ontario est encore abondante, et dans quelques cas elle est même prodigieuse. Dans mon rapport de 1857, il est fait mention de 47,700 poissons blancs pris d'un seul coup—ce qui fait près de 400 quarts—à la Grève Wellington. A la grève Burlington, il a été pris en 1856, 1,900,000 harengs et 86,400 poissons blancs; au port Credit, 470,000 poissons, dont deux tiers de saumon, et à d'autres pêches sur le lac Ontario, 200,000 à 300,000 poissons. Le total de la pêche en 1856 s'est élevé suivant la plus basse estimation à \$500,000. Cependant, combien peu il a été fait pour protéger et développer ces richesses vraiment inépuisables.

On peut faire à peu près les mêmes remarques sur l'abondance et la quantité du poisson du lac Huron et de la baie Georgienne. La longueur des côtes de la partie anglaise des grands lacs et du St. Laurent, dans le Haut-Canada, comprend environ 5000 milles; elles abondent, la plupart en truite saumonée, en poisson blanc et en hareng, sans compter beaucoup d'autres espèces moins nombreuses, comme le masquinongé, l'éturgeon, le brochet, le doré, l'achigan (vert, blanc et jaune) la truite de rivière, le chabot, la perche, le goujon (vert et blanc) le muge, etc. Je ne parle pas ici des nombreux lacs intérieurs dont le plus grand, le lac Simcoe, à 40 milles sur cinquante; ces lacs bouillonnent de poissons de qualité supérieure de toutes espèces. Je passe aussi sous silence les grandes et riches rivières tributaires des lacs et du St. Laurent.

J'ai aussi puisé, auprès des personnes qui ont manifesté de l'intérêt à la protection de nos riches pêcheries, des renseignements quant aux endroits que fréquentent naturellement le saumon et le poisson blanc, et sur les habitudes qui leur sont particulières, etc. J'ai l'honneur de vous renvoyer à la lettre de J. Y. Leslie, écuyer, percepteur des douanes à Brighton, laquelle est ci-jointe.

La location des pêcheries à des gens prudents et responsables serait une mesure salubre, qui aurait aussi l'effet de purger certains endroits d'une classe d'hommes sans frein et sans aveu qui font ce qui dépend d'eux pour dépeupler nos eaux.

Il est une chose très-importante pour les pêches à saumon du lac Ontario, et j'ai déjà pensé depuis longtemps qu'elle aurait dû être rappelée à votre attention. C'est l'existence, dans le Bas-Canada de différentes espèces de claies fixes et coffres à poisson sur toute la

rive sud du St. Laurent, de St. Thomas, comté de Montmagny, aux Trois-Rivières. Ces appareils, quand ils restent tendus toute l'année, empêchent le saumon de remonter le fleuve, et sont sans doute l'une des principales causes de la rareté du saumon dans le lac Ontario, comparativement aux années passées. J'ai en conséquence recommandé qu'on les enlève. Les pêcheurs pourront, à la place, se servir de rets flottants.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES.

1. On peut se servir de seines du premier septembre au ving-cinq octobre.

Cette disposition est très importante, car, avec la loi telle qu'elle existe, on enlève de grandes quantités de poissons des lieux où ils vont frayer et au temps où ils y déposent leurs œufs.

2. On peut se servir en tout temps de rets flottants en eau profonde dans les lacs. Les rets devraient être taxés à un demi centin la verge carrée. On ne devrait pas permettre de tendre de rets flottants à une moindre distance que deux milles des endroits où se tendent les seines.

3. Il devrait être nommé à toutes les places de pêche des inspecteurs de poisson. Cette mesure n'occasionnerait pas de dépense au gouvernement et serait très avantageuse aux pêcheurs, dont le poisson serait mis en quart en bonne condition pour être expédié. Ces inspecteurs pourraient aussi exercer une surveillance efficace sur les différentes places de pêche, servir de frein aux pêcheurs sans loi, et fournir des renseignements dignes de foi sur tout ce qui se rattacherait à leurs endroits de pêche.

4. Il faudrait un petit vapeur pour faire la visite des places de pêche.

5. Il faudrait réserver quelques-unes des rivières, disons deux, qui se déchargent dans le lac Ontario pour la propagation du poisson, et défendre d'y pêcher, si ce n'est à la ligne.

Comme nous avons pour but de rendre le poisson aussi abondant qu'il l'était par le passé, il faut essayer tous les moyens de réaliser cet important objet.

Je recommande qu'on choisisse à cette fin les rivières Credit et Moira.

6. Défendre en tous cas l'usage du harpon.

7o. Insérer le mot "doré" dans la 36e clause de l'acte, et le mot "brochet" dans les 35e et 36e clauses.

8o. L'amende qu'impose la 42e clause de l'acte devrait être portée à £5, au minimum, et à £40 ou £50, au maximum. Une amende de deux louis seulement, comme celle qui existe, ne paraît pas être un frein pour les pêcheurs, car ils peuvent aisément payer une aussi légère amende. J'aimerais mieux que l'amende fût de £10 et £50.

9o. La 73e clause de l'acte des pêcheries 22 Vict., chap. 86 devrait être abrogée.

Mes raisons sont que : Nos marchés de Hamilton et Toronto, (et d'autres aussi, j'ai lieu de croire) sont encombrés de poisson après l'époque où la pêche est prohibée, surtout vers la mi-novembre, et quand j'ai essayé de faire payer l'amende pour cette infraction, des gens sont venus jurer que le poisson avait été pris dans le lac Huron, quoique dans plusieurs cas, je fusse certain que le poisson provenait du lac Ontario. Cette saison étant celle du frai, on voit les œufs couler des poissons qu'on apporte ainsi au marché.

Si l'on applique pas le temps de prohibition aux lacs Huron et Supérieur, le poisson y sera bientôt aussi rare que dans le lac Erié. Le lac Ontario auquel le poisson émigre de l'océan, en grande quantité tous les ans, n'a pas encore éprouvé l'effet de ce système de destruction au même point que le lac Erié. En outre, les pêcheurs des lacs Erié et Ontario, se plaignent de la partialité accordée à ceux des lacs supérieurs.

La 23e section de l'acte des pêcheries devrait être amendée comme suit : " Il ne sera pas permis de pêcher avec aucune espèce de rets ou de seine, dans la baie Burlington, ni à Dundas Marsh, ni dans les anses ou eaux qui en dépendent.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JOHN McCUAIG,

Surintendant des pêcheries du H.-C.

BRIGHTON, 31 décembre 1859.

MONSIEUR,—En rapportant les procédés d'une assemblée de pêcheurs tenue à Brighton l'an dernier, je pris occasion de parler en peu de mots de la seine comme appareil de

la pêche au poisson blanc, et d'exprimer l'opinion qu'il faudra en abandonner l'usage pour celui des rets flottants. Je désire revenir sur ce sujet ; mais permettez-moi d'abord, de vous faire remarquer qu'il est très regrettable que l'histoire naturelle du poisson blanc de nos lacs n'ait pas été plus étudiée, et qu'on n'ait pas même assez de faits pour pouvoir se former une juste idée de ses habitudes. En attendant et jusqu'à ce que quelqu'un de compétent s'occupe du sujet et en fasse une étude approfondie (et cette peine ne serait pas perdue), nous devons nous servir du peu que nous savons déjà pour faire en sorte que la pêche des lacs devienne le moins nuisible possible à l'approvisionnement futur ; sans cela, le mode généralement suivi finira par rendre le poisson blanc aussi rare que le saumon de mer, dans nos lacs, et en fera tellement monter le prix qu'on ne le verra que sur la table du riche.

Je crois que le poisson blanc passe la plus grande partie de l'année en eau profonde, vers le milieu des lacs, mais fréquente à certains temps des endroits favorablement situés pour y frayer sur un fond de sable ou de graviers, en eau comparativement peu profonde, où les œufs sont exposés à un certain degré de lumière qui paraît être nécessaire à l'éclosion, et à l'influence d'une température plus élevée que semble aussi exiger l'état embryonnaire dans les premiers développements de la vie.

DES LIEUX OU LE POISSON FRAIE.

Les lieux où le poisson va frayer sont (sur le lac Ontario du moins) près du rivage. De ces endroits à l'eau profonde, le fond du lac est ordinairement sur une grande étendue couvert d'une espèce d'*algœ confervæ* et de mousse aquatique dont se nourrit le poisson blanc, car contrairement à beaucoup d'autres espèces, il se nourrit d'herbes et non d'autres poissons. Je crois aussi qu'il est très probable que, comme les autres habitants de la mer, il va se reproduire où lui-même l'a été, et n'émigre au loin que lorsqu'on le chasse de ses retraites naturelles et favorites.

Par ces remarques (si elles sont correctes en substance) on voit de suite que la pêche à la seine qui balaie les endroits où le frai est déposé, vû leur proximité du rivage, comme avec le balai de la destruction, qui interrompt, pendant qu'il fraie, le poisson pris avant d'avoir terminé cette action lente et nécessaire, et jeté au rivage sans distinction de grosseur ou de condition, doit finir ou par détruire l'espèce, ou la chasser des retraites accessibles qu'elle a coutume de fréquenter.

J'ai peu de doute que tel soit le résultat pratique de la pêche à la seine ; car la diminution graduelle du nombre de quarts expédiés de ce port, où ce genre de pêche est en usage, a été très prononcée pendant les trois dernières années ; en 1856, il y a eu 802 quarts d'exportés, en 1857, 530 et en 1858, 107 seulement.

Il y a aussi une autre objection de presque autant de force à faire contre les seines, car bien que les mailles soient limitées à une certaine grandeur, cela ne protège nullement de la destruction le jeune poisson, dont dépend la pêche de l'année suivante ; en effet, quand une seine renferme un grand nombre de poissons blancs, on voit sur le rivage les petits entassés avec les gros ; et ce poisson étant très fragile quand il est jeune, il n'en échappe qu'un petit nombre et le reste meurt sous l'effet de la pression éprouvée dans la seine ; ce poisson de qualité inférieure se prend souvent en telles quantités qu'on ne peut le conserver ; nombre de quarts sont expédiés mal accommodés, et on perd ainsi le nom de ce poisson.

Mais l'effet moral de la pêche à la seine, telle qu'on la fait aujourd'hui, est peut-être la plus grande objection qu'on puisse avoir contre elle, car l'expérience démontre que là où elle existe, la paresse, l'ivrognerie et les vices qui en sont la suite, se répandent avec une rapidité alarmante ; et sous plusieurs rapports, la population ressemble à celle des endroits où l'on a nouvellement trouvé de l'or en *petite* quantité. Cette influence démoralisatrice a été telle dans quelques cas, qu'il est à ma connaissance que deux et même trois fois on a vainement offert les gages ordinaires aux moissonneurs, qui préféreraient courir le hasard de la pêche nocturne que de gagner honorablement leur vie en s'occupant de leurs travaux agricoles ; et je doute que le temps passé en pure perte par les pêcheurs et les dommages occasionnés aux moissons par la négligence de ceux qui devaient y donner leurs soins, et qu'un esprit de vaine spéculation attirait à la pêche, ne fassent pas plus que compenser le produit du poisson blanc, bien que la somme en provenant soit considérable.

Ces objections ne s'appliquent pas aux rets flottants, parce qu'on les tend généralement en eau profonde, quelquefois à deux cents pieds, et quand ils sont fixés, ils restent dans le même état jusqu'à ce qu'on les lève, ce qui se fait généralement à un jour d'inter-

valle. Ainsi ils ne nuisent point aux lieux où le poisson va frayer ou se nourrir, et les plus petites mailles étant de 2½ pouces, il n'exterminent point le jeune poisson comme le font les seines; et comme ces rets ne prennent que du poisson comparativement gros et en moindre quantité à la fois, il est facile de le conserver et d'en disposer. Les objections qu'on fait aux seines, sous le rapport de la moralité, ne s'appliquent pas non plus aux rets flottants, car pour réussir en s'en servant, il faut une application continuelle et constante; ils ne sont donc en usage que chez ceux qui veulent faire de la pêche un moyen de gagner leur vie et ne donnent pas lieu à ces alternatives prononcées de travail et d'oisiveté, qui font tant de tort à tous ceux qui s'adonnent à la pêche à la seine.

Pour ces raisons et beaucoup d'autres trop nombreuses pour être expliquées dans le cadre étroit d'une lettre, je recommanderais, si l'on prend quelque mesure législative pour amender l'acte des pêcheries, que la pêche à la seine du poisson blanc fût abolie *après le terme de deux années*, et qu'il fût imposé une taxe sur chaque bateau à rets flottants, et qu'en même temps, vû l'importance commerciale du sujet et l'intérêt qu'il offre comme question d'histoire naturelle, on chargeât une personne possédant les connaissances nécessaires, d'étudier les habitudes des différentes espèces de poissons de nos lacs, et de recueillir et coordonner les faits qui pourraient servir à la création d'un système général de pêche, reposant sur les vrais principes.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

D. YOUNG LESLIE.

APPENDICE No. 31.

Rapport de l'inspecteur des pêcheries pour la division des lacs Huron et Supérieur, pour 1859.

COLLINGWOOD, 31 Déc. 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que suivant vos instructions, j'ai (en autant que le temps me l'a permis) fait la visite de la plupart des places de pêche du lac Huron, et de quelques-unes du lac Supérieur.

Comme je ne suis pas en position cette année de faire un rapport détaillé sur chaque place, je vous inclus un état des faits que j'ai moi-même constatés et des renseignements que j'ai recueillis à bonne source.

En entrant en fonctions en mai dernier, j'ai trouvé que le nouvel acte déplaisait beaucoup, et que l'on était fortement sous l'impression que le seul but du gouvernement était d'imposer une taxe sur les pêcheurs. Ce sentiment était encouragé et entretenu par des gens intéressés. Après avoir fait des assemblées, expliqué la vraie nature de l'acte et l'esprit de ses auteurs, dont le but était de "protéger les pêcheries et les pêcheurs canadiens," je n'ai pas rencontré de difficultés à mettre mes instructions à effet, et plusieurs de ceux qui s'étaient d'abord opposés avec le plus de force à "l'acte des pêcheries," sont devenus ses plus zélés partisans et ses plus fermes soutiens.

Je puis dire, sans crainte d'être contredit, qu'à l'exception de deux cas, je n'ai pas rencontré sur ces lacs la moindre opposition depuis le mois de juin dernier. Les plus chauds partisans de l'acte sont ceux pour l'avantage desquels il a été rédigé :—les pêcheurs résidents et les commerçants du lieu.

Les anciennes maisons de commerce du Sault Ste. Marie (du côté américain) qui ont depuis nombre d'années fait la pêche en grand sur ces lacs, ont été les premiers à prendre avantage du système de location. Elles ont invariablement offert plus que les canadiens, et ont payé d'avance; elles emploient à leurs pêches aussi bien un métis canadien qu'un de leurs compatriotes. L'un de ces messieurs, qui a loué l'Isle aux Canards à un haut prix, a adopté un plan qu'aucun autre n'a encore essayé; il n'a pas tendu de pêche, mais a employé l'équipage d'un bateau à empêcher les empiétements, et quoique l'année 1859 se trouve perdue pour lui, je crois qu'il pourra se refaire de cette perte en 1860. On a épuisé ces isles. J'y trouve tout un village de pêche, quatorze maisons, des quais, etc., construits par les américains du Sault, de Mackinaw et de Détroit. A toutes nos principales places, j'ai aussi trouvé de semblables établissements. A l'Isle aux Chevaux, l'une de leurs plus grandes pêcheries, un vieux sauvage me fit en mauvais anglais la spirituelle

observation suivante : “ Pourquoi venir à présent pour le poisson ? pourquoi pas venu dix ans passés ? Américains venir ici, bâtir maisons, couper le bois, amener gros bâtiments, prendre tout le poisson, attraper pauvre sauvage, vendre à lui mauvais whisky et mauvaises marchandises ; à cette heure plus de poisson, vous faire prendre soin du poisson ! ”

Les seineurs font objection à la 30e clause de l'acte, parce que le hareng se prend dans les mailles à cause de leur dimension, ce qui cause une grande perte de temps précieux pour l'en dégager à la main, au lieu de le retirer comme ci-devant au moyen de pelles faites à cette fin. On parerait à cet inconvénient en faisant les mailles un quart de pouce moins larges au carré. Sur vingt-deux rets que j'ai examinés la saison dernière, je n'en ai pas trouvé qui fussent conformes à la loi, telle qu'elle est aujourd'hui ; la maille avait, terme moyen, 1½ pouce ; plusieurs avaient 1 pouce.

Si la clause n'est pas changée, il faudra fixer un temps, donner avis par écrit aux pêcheurs, et le délai expiré, confisquer toutes les seines dont les mailles n'auront pas les dimensions voulues.

Comme toutes les seines étaient défectueuses et qu'il m'aurait fallu les saisir toutes, et causer par là de grands dommages à de pauvres pêcheurs, je me suis contenté de les avertir que leurs seines n'étaient pas suivant les descriptions de la loi.

Pour ce qui est des offres qui m'ont été faites pour la location des places de pêche, je n'ai en aucun cas, lorsque l'offre était raisonnable, refusé de l'accepter, et je n'ai rejeté en aucun cas l'offre du pauvre, blanc, métis ou sauvage, si basse qu'elle fût, pour la place qu'il occupait déjà. J'ai donné 97 baux, dont 12 à des bandes de sauvages, 14 à la compagnie de la baie d'Hudson, le reste à des pêcheurs de profession ou à des marchands qui emploient des pêcheurs. La plupart de ces baux comprennent plusieurs individus, car j'ai persuadé les pêcheurs de chaque localité de s'unir à l'amiable et prendre ensemble un bail pour les places qu'ils occupaient déjà. Ainsi dans le bail qui comprend l'espace entre la Rivière Sable et le Port Franks, vingt deux différents partis de seineurs sont concernés ; à Kincardine, il y en a 14 ; à Saugeen 10 ; quoique les Isles à la Pêche aient été données à six individus, seize y sont concernés, dont trois emploient des partis de seineurs de seize hommes chacun. Toute la population qui fait la pêche est concernée dans le bail des pêcheries de Shawanaga aux marchands de Penetanguishene. Dix-sept personnes emploient des bateaux entre Meaford et Vail's Point, espace loué à trois individus ; sept bateaux font la pêche à Collingwood, qui a été loué à une seule personne. Le locataire de l'Isle aux Canards, du détroit de Mississaga et de la Grande Batture, emploiera probablement chaque année de 40 à 60 bateaux avec leurs équipages.

Je calcule que le nombre d'hommes occupés cette année, en vertu de nos baux, s'élève à 917. Les jeunes gens au-dessous de 16 ans, les bandes nombreuses de sauvages et les employés de la compagnie de la Baie d'Hudson, à ses quatorze places de pêches, peuvent se monter à 2,500 personnes de plus.

Si j'avais assez bien connu les lieux sur le lac Supérieur, pour pouvoir donner des renseignements exacts et définir les limites, j'aurais pu donner un plus grand nombre de baux, et j'ai tout lieu de croire qu'en 1860, plusieurs personnes iront au lac Supérieur dans l'unique but d'explorer les places de pêche.

Je ne puis, avec exactitude, estimer la quantité de poisson pris à chaque place de pêche, pendant la saison dernière ; mais d'après le calcul que j'ai fait et les renseignements que j'ai comparés, je pense que la pêche de notre côté des lacs s'est élevée l'année dernière à 26,000 quarts. En sus de ce chiffre, pas moins de 4,000 personnes se sont nourries de poisson pendant la saison de pêche de l'automne et du printemps. La compagnie de la Baie d'Hudson dépend de cet article pour l'approvisionnement de ses postes, du mois de juin au mois de septembre. Une grande partie des sauvages et des métis vivent de poisson du mois de septembre à la saison du sucre. En 1857, la personne chargée du poste de la compagnie au Fort William, sur le lac Supérieur, a expédié à Détroit 733 quarts de poisson, en sus de l'approvisionnement d'hiver du poste, et des rations de poisson frais données tous les jours aux travailleurs. En juin 1859, le principal article d'alimentation au Fort Michipicoten, sur le lac Supérieur, était le poisson salé.

Je suis certain que sous le système de location, il sera découvert de nouvelles places de pêche surtout au lac Supérieur ; il se prendra plus de poisson et des pêcheurs de premier ordre s'établiront sur ces lacs.

Par suite des mauvais temps exceptionnels de la dernière saison, les pêches, surtout celles situées sur des bancs exposés, ont manqué, et il a été perdu ou brisé un grand nombre de rets. La pêche est donc au-dessous de la moyenne.

On a fait si peu d'huile qu'il ne vaut presque pas la peine d'en faire mention, la quantité est d'à peu près 1500 gallons. La 11e clause de l'acte aura pour effet d'encourager la manufacture de l'huile. Le seul endroit où il s'en fait un peu est Goderich, où un homme entreprenant achète des pêcheurs les débris de poisson qu'il jetaient à l'eau auparavant. Plusieurs locataires font de l'huile pour leurs besoins. J'ai saisi toutes les occasions de persuader aux pêcheurs de faire de l'huile avec les débris; le procédé est facile, et cet article se vend 75 centins le gallon.

Le poisson qu'on prend à la Pointe Edouard, à Goderich, au Cape Rich et à Collingwood, est généralement mis en boîtes dans la glace et expédié par chemin de fer à des agents réguliers au Canada et aux Etats-Unis; il se vend comptant.

Une grande partie du poisson qui se prend sur la côte est du lac Huron, de la Pointe Edouard, au Cap Hurd, y compris les Isles à la Pêche, est expédié aux Etats-Unis en quarts, et payé partie comptant, partie en marchandises. Ces marchandises paient néanmoins les droits d'entrée aux ports canadiens entre Sarnia et Saugeen.

Deux des locataires de la saison dernière, qui ont pris l'Isle de Coves et l'Isle aux Lapins, ont expédié leur poisson à Chicago, par la ligne des bateaux de Collingwood, ce poisson a presque tout été payé comptant. De Chicago il a été envoyé par chemin de fer à des parents dans l'état de Missouri; le coût du transport du phare de l'Isle de Coves, a été de \$2.50 le quart, et la vente à rapporté \$12 rendu là.

Le reste ou la partie de beaucoup la plus forte qui se prend sur le lac Supérieur, dans la Baie Georgienne, à l'Isle aux Canards, Manitoulin, Cockburn et aux Isles St. Joseph, au détroit de Mississaga et aux rapides du Sault Ste. Marie, à l'exception des stations de la compagnie de la Baie d'Hudson et d'une petite étendue de la côte du Cap Croker, *via* Owen Sound, Collingwood et Penetanguishene, à la rivière Naishecotyang, s'expédie aussi aux Etats-Unis et est payée en marchandises *franches de droits*.

Je calcule que les trois-quarts du poisson pris dans nos eaux n'entrent point dans les ports canadiens. Le plus grand marché est Détroit. Le percepteur de ce port dit que la valeur du poisson exporté en 1859 dépasse \$150,000.

Une grande partie de notre poisson se vend sur les lieux aux capitaines de goëlettes américaines, et se paie en marchandises et whiskey de contrebande.

On se sert de seines à la Pointe Edouard, de là le long de la côte jusqu'à Port Franks, à Kincardine et Inverhuron; et de la boîte à la Baie du Dard, à Port Elgin, aux Isles à la Pêche, à la Baie d'Owen Sound et de Nottawasaga, et sur le lac Supérieur, au Fort William, au havre de Michipicoten et à l'Isle St. Ignace.

M. S. Hitchcock, de Sarnia, a donné pendant deux ans à MM. Zwoski et Cie., \$600 pour une petite partie de la Pointe Edouard, et paie maintenant à M. Blackwell \$400 par année pour le même terrain. Il m'a dit que les travaux du grand tronc ont fait tort aux pêches. Ses livres font voir une vente annuelle de \$22,000 et au-dessus, aux marchés de Détroit et de Cleveland, en sus des ventes sur les lieux, et de 120 quarts de poisson salé.

Il y a quelques années, il a été pris aux Isles à la Pêche, sur l'Isle à la Grande Pêche, 1,000 quarts et au-delà, de hareng en deux coups de seine, dont l'un de 700 et l'autre de 300; à l'Isle Cigar il a été pris 500 quarts en un coup. A l'Isle Smoke-house, une fois la seine était pleine, mais comme on avait point de quarts ni de sel, on y laissa des milliers de harengs. On dit que depuis on n'y a pas fait une bonne pêche—cette place est abandonnée. Le meilleur coup de seine de la saison a eu lieu à la Grande Pêche, il était de 152 quarts.

Au Fort William (sur le lac Supérieur) il a été pris, près de l'embouchure du bras nord de la rivière Kaministiquoia, 30 ou 40 quarts de poisson blanc en un seul coup, quoique les seineurs fussent très peu habiles. Pour réussir à la seine, il faut des gens exercés et qui obéissent aveuglément à un chef entendu.

Dans la Baie Nottawasaga, si ce n'était des monceaux de glaces qui ont jusqu'à 20 à 30 pieds d'épaisseur, vers le terminus projeté du canal de la Baie Georgienne, on pourrait au printemps pêcher à la seine avec beaucoup d'avantage.

Je ne doute pas que la protection que l'acte des pêcheries donne aux locataires, ne fasse découvrir des places de pêche de valeur sur le lac Supérieur et à plusieurs points de la Baie Georgienne.

Je n'ai pas eu connaissance qu'on ait fait usage dans nos eaux de rets à enclos pendant la saison dernière ; mais deux individus de Cleveland en ont tendu un près de notre limite, entre l'Isle Drummond et la Baie de Tenby, Isle St. Joseph ; ils ont pris beaucoup de poisson de toute espèce, ont fait grandement tort aux pêcheurs de l'endroit et causé beaucoup d'embarras aux sauvages, aux métis et aux habitants des environs. Quand des rets de ce genre de grande dimension sont tendus dans un chenal, tout le poisson s'y prend, gros et petit ; les ailes s'étendent de chaque côté à 1½ à 3 milles, et on les déplace rarement.

Si l'usage en était général, il ruinerait les pêcheries, et les pêcheurs qui se servent des rets flottants seraient bientôt forcés à chercher un autre genre d'existence.

Aux rapides du Sault Ste. Marie on fait usage presque toute l'année d'éperviers ; deux hommes en canot munis de perches et d'éperviers peuvent prendre, dans la saison, deux quarts de poisson blanc par jour. Un américain m'a offert un haut prix pour la petite isle de notre côté des rapides où il voulait tendre des éperviers, mais cette isle a été réservée par les sauvages, lors de leur dernier traité.

On ne se sert guère d'hameçons qu'au-delà de Goderich, Kincardine et Inverhuron ; on s'en est servi la saison dernière entre le Cap Rich et les Isles aux Chrétiens, et l'année prochaine le locataire de la pêche Cabot's Head en fera usage. Le grand obstacle qui en restreint l'usage est la difficulté de se procurer de la boîte. La pêche à l'hameçon, dans les endroits où l'on peut avoir de la boîte, est la plus avantageuse de toutes, le poisson qu'on prend à ce genre de pêche est généralement gros ; il n'y a point de pertes occasionnées par les mauvais temps, comparativement à celles que subissent les pêches à rets. Le 5 septembre 1859, j'ai vu à Inverhuron du poisson pris à l'hameçon pesant en moyenne 39 livres la pièce.

Je crois, d'après les renseignements dignes de foi que j'ai reçues de différentes personnes, que sur le lac Supérieur, aux environs de l'Isle au Pic, le Cap Tonnerre, St. Ignace, la Baie Nepigon, Otter Head et autres lieux, de bons pêcheurs à la ligne peuvent prendre de la truite de 60 à 90 lbs., et on peut prendre aussi de la grosse truite en plusieurs endroits sur le lac Huron, où l'on n'a pas encore tenté de le faire.

La pêche au dard se fait sur une grande échelle, principalement par les sauvages et les métis, sur toute l'étendue de ces lacs. On darde le poisson sur les hauts-fonds herbeux et autres endroits où l'on ne peut tendre de rets. Dans les lieux où l'on fait ce genre de pêche, tout poisson est dérangé au temps du frai.

Des pêcheurs d'expérience disent que des sauvages errants qui font la pêche au dard causent souvent beaucoup de tort à leurs pêches à rets. Ils ignorent si la chose est due au sang ou au flambeau, mais les trois-quarts des locataires desirent que la pêche au dard soit strictement défendue, excepté dans les endroits baillés aux bandes de sauvages.

La quantité de poisson pris par les deux genres de pêche que je viens de mentionner, est quelque fois considérable. Je connais un cas où à Vail's Point, dans le township St. Vincent, deux personnes ont, dans une nuit, avec un dard et de l'écorce de bouleau dont ils se faisaient un flambeau, empli trois fois leur bateau ; et sur le haut-fond entre Cabots Head et l'Isle Barrière, les sauvages du cap Croter, souvent en quelques heures ensanglantent l'eau, (comme on me l'a dit) sur un espace de plusieurs acres et emplissent leurs canots de truite en très peu de temps. L'un d'eux a tué cet automne à cet endroit 82 truites en deux heures. On ne peut tendre sur ce haut-fond, et si la pêche au dard ne s'y faisait pas, il offrirait pour une partie considérable du lac un lieu sûr où le poisson pourrait se multiplier. Plusieurs autres hauts-fonds sont dans le même cas. A la Baie du Dard, on a beaucoup fait ce genre de pêche, et les pêches y sont maintenant presque ruinées. Sur le lac Supérieur, en septembre 1858, John Finlayson, employé du poste du fort William, a pris en deux heures et demie à la ligne avec un hameçon artificiel, en pagayant l'espace de quatre mille entre la rivière Pigeon et la baie aux Grosses Truites, 74 truites pesant en moyenne cinq livres pièce. Il me dit qu'il était fatigué de les tirer et qu'il aurait pu emplir son canot deux ou trois fois. Le 27 septembre 1859, sur les hauts-fonds entre l'Isle aux Chevaux et l'Isle Yeo, Joseph Trudeau a pris en allant à la voile, au moyen d'un hameçon artificiel ordinaire et d'une barre de fer en guise de cale, cent cinquante-deux truites en six heures. Je vis le poisson le lendemain matin ; ils pesaient en moyenne huit livres, et quelques-uns pesaient seize livres. En même temps et sur les mêmes hauts-fonds, au grand désagrément des locataires, il y avait quatre bateaux de sauvages et de métis, courant des bordées, avec chacun deux

lignes qui les suivaient. On m'a dit qu'en 1858 sur les mêmes hauts-fonds, un sauvage Equimico prit en un jour deux cent cinquante truites d'à peu près le même poids. En octobre 1859, E. Boucher de Vail's Point, prit en deux heures cinquante-huit truites à la ligne. Le 27 du même mois, dans les isles situées à l'entrée de la Baie Georgienne, des sauvages et des métis prenaient à la ligne deux à trois quarts de truite par jour.

Au havre de Collingwood et aux environs et à d'autres endroits de la Baie Georgienne, on réussirait très bien à prendre l'achigan vert à la ligne, si on ne le détruisait pas en masse au printemps, lorsqu'il va frayer dans les joncs; en avril 1859, à distance du havre de Collingwood, de dix à quinze bateaux pêchaient toutes les nuits l'achigan au dard. La pêche au dard a aussi commencé à détruire la truite de rivière dans ces environs.

Sur ces lacs on se sert universellement de rets flottants dont les mailles ont en moyenne 5½ pouces d'un nœud à l'autre. A l'île Yeo, l'un des bateaux avait, pendant cette saison, des rets aux mailles de 7 pouces, et quoiqu'il prit moins de poisson que ceux munis de rets dont les mailles étaient de 5 pouces, la moyenne du poisson pris était la même sous le rapport du poids. Au lac Supérieur, la maille est ordinairement de 6 à 7½ pouces. Vers le Cap Tonnerre, l'île au Pic et autres endroits, où le poisson est de dix à quinze au quart, on peut se servir avec avantage de rets à grandes mailles, le gros poisson étant toujours de meilleure vente.

Pendant la saison de pêche, il se perd beaucoup de rets, ou bien ils se mêlent ou se déchirent de telle façon qu'on ne peut s'en servir, et quand le poisson arrive, il faut que les pêcheurs soient pourvus de rets et de quarts pour ne pas perdre la meilleure chance de la saison, car il n'y a pas d'endroits sur ces lacs où l'on puisse s'en procurer, et il arrive souvent qu'au fort du poisson, le pêcheur est obligé d'abandonner sa pêche et de passer des semaines entières à la recherche de rets et de quarts. J'ai suggéré au gardien de la prison de réforme de Penetanguishine, d'employer un certain nombre de prisonniers à faire des rets et des quarts convenables pour ces lacs; ces deux industries sont faciles à apprendre et les instruments nécessaires à bon marché.

Les rets faits au moyen de machines aux Etats-Unis et à Musselburgh, en Ecosse, passent pour ne pas être aussi bons que ceux qui sont faits à la main. Je pourrais vendre facilement une grande quantité de rets et de quarts tous les ans. Le meilleur coup de rets flottants dont j'aie entendu parler pendant la saison dernière, a été au Cap Rich, à la pêche de M. Curtis; 2000 verges de rets ont donné 754 truites, et 1300 verges 600 poissons blancs. A cet endroit, on considérait que prendre 250 à 300 poissons avec 1200 verges de rets était une bonne pêche, on en prend maintenant 150 à 250. Aux isles à la pêche, sur les hauts-fonds du large, le 8 novembre dernier, cinq bateaux ayant chacun 15 à 20 rets ont pris, terme moyen, 10 quarts par bateau; les mêmes personnes avaient pris auparavant sur les mêmes hauts-fonds 60 à 70 quarts de truite par bateau. Vers le même temps, le locataire de l'île aux Lapins, près du Cap Hurd, ayant perdu presque tous ses rets, en tendait encore quatre à la fois, et prenait de 60 à 80 truites à chaque coup qui étaient, terme moyen, de quarante au quart. Aux îles à la Pêche, j'ai loué à un métis un petit terrain pour une pêche à hareng et à rets flottants entre les places de pêche à la seine. Il a pris, aidé de sa famille, 120 quarts en quelques semaines. Le 7 octobre, S. Boucher a pris à Vail's Point, 250 truites avec 700 verges de rets. Le 26, près de l'île au Foin, le locataire a pris 250 truites avec huit rets; aux environs de ces îles, on regardait comme bonne pêche, terme moyen, 30 poissons par rets. Au Grand Portage et aux environs de la pointe de la rivière Pigeon, sur le lac Supérieur, je rencontrai dans le mois d'août 1858, nombre de sauvages qui attendaient pour recevoir leurs présents, allant dans leurs canots à une couple de milles—quelques-uns n'avaient pas plus que cent verges de rets,—ils commençaient à pêcher le soir et revenaient le matin avec 30 à 40 truites, dont le poids était, terme moyen, de 4 livres. Vers Collingwood, la meilleure pêche a été en novembre, de 515 poissons blancs pour 1600 verges de rets, et de 282 truites pour 1500 verges. Il a été fait plusieurs coups, ces jours derniers, de 100 à 180. Notre havre est ouvert depuis le 4 avril. En 1857, sur le lac Supérieur, près de l'île St. Ignace, un nommé Clarke, ci-devant pilote du *Rescue*, a, en cinq semaines, avec deux hommes, pris 175 quarts de truites, qui étaient en moyenne, de dix-huit au quart. On m'a informé que Strowger a pris pendant la dernière saison, en six semaines, 700 quarts avec huit hommes à la pêche du capitaine Dick, à l'île Michipicoten. Ce poisson doit valoir au moins huit piastres le quart, étant en grande partie de la grosse truite rouge.

Quant à la protection du poisson sur ces lacs, je crois qu'en vertu de l'acte actuel des pêcheries et au moyen de l'addition de règles qui prohiberaient expressément la pêche au dard (excepté dans les places réservées aux sauvages), et la course au poisson du temps du frai, le poisson d'ici à plusieurs années ne diminuerait pas sensiblement; car, grâce aux mauvais temps et aux hauts-fonds inaccessibles, il y a plusieurs endroits dans toutes les parties des lacs Huron et Supérieur, où le poisson de tout genre pourra frayer sans être troublé par les rets. Si on laisse continuer comme aujourd'hui les rets et la pêche au dard, en peu d'années, les pêcheries seront détruites. Le poisson ne pourra plus frayer en paix, et le nombre des pêcheurs augmentera tous les ans.

Si ce n'était de l'acte des pêcheries qui a été passé et mis en opération à temps, la truite de rivière, dans le voisinage des établissements ou des communications par bateau-à-vapeur, disparaîtrait en quelques années. Il y a dix ans, la truite de rivière était en abondance et de belle grosseur dans la baie Georgienne; elle est maintenant très rare et petite. En juillet et août 1845, pendant que j'arpentais la ville actuelle de Meaford, à environ 20 milles à l'ouest de Collingwood, et située sur la rivière Big Head, je nourris pendant plus de six semaines, en grande partie de truite de rivière, un parti de huit hommes. Je n'avais que 400 pieds de rets et les tendis près de terre sur le côté nord de la rivière Big Head, près de l'endroit où est aujourd'hui le quai des bateaux à vapeur. Je tendais mes rets le soir et les enlevais le matin. La pêche était de 10 à 15 truites par nuit et le poids, terme moyen, de 2 lbs. pièce, quelques-unes ont pesé 4 lbs. et une 6 lbs. On prenait alors souvent dans cette rivière de la truite pesant jusqu'à 5 ou 6 lbs. En mai 1852, pendant que j'arpentais l'emplacement de ville de Thornbury, à environ 14 milles à l'ouest de Collingwood, et située sur la Rivière au Castor, je me nourris avec mes gens en grande partie de truite de rivière, pendant plus de huit semaines. Un soir, je pris avec une mouche dans les premiers rapides 40 à 50 lbs. de truite du poids de 2, 3 et 4 lbs. chaque, J'ai vu le fils d'Olmstead, de treize à quatorze ans, darder de 15 à 25 lbs. de truite par jour (en plein jour) dont plusieurs pesaient 5 à 6 lbs. A la rivière Jolie, Silver Creek, Black Ash Creek, maintenant dans les limites de la ville de Collingwood, la truite a abondé depuis l'ouverture du chemin de fer. A Mad River, qui passe par Nottawasaga et Osprey, il y en a encore beaucoup ainsi qu'à la rivière Demoniah, l'Isle Manitoulin et autres rivières. Les rivières Desjardins et Racine, et les différentes branches des rapides du saut Ste. Marie, ainsi que les petites anses de la baie au-dessus des rapides en abondent encore. Les métis et les sauvages en prennent en quantité pour les vaisseaux américains au moyen de rets et de dards. J'en ai vu la saison dernière une quarantaine, pesant en moyenne 13½ lbs. chaque, qui avaient été vendues au chef de cuisine du "North Star" 30 centins la livre, elles avaient été prises aux rets. Au lac Supérieur, il y a des centaines de petites et plusieurs grandes rivières pleines de truite, telles que les rivières Current, McKenzie et différentes anses dans la Baie du Tonnerre, près du fort William. Le capitaine du *Rescue*, M. Dick, a pris de très grosses truites dans la rivière Current. Dans les lacs (au nombre de 16) de l'Isle Michipicoten et dans une rivière qui se décharge au havre de Québec, la grosse truite est en abondance. On dit qu'il y en a beaucoup dans une rivière près du fort Michipicoten, et elle abonde dans presque tous les cours d'eau du Gros Cap à la rivière Current. Des personnes croyables ayant été depuis longtemps au service de la compagnie de la Baie d'Hudson, m'ont rapporté que dans les rivières qui se déchargent dans les Baies Noires et Nepigon, la truite de rivière est aussi grosse que la saumonée, et pèse de 10 à 13 lbs. Il y a trois ou quatre ans, des américains de Rochester se rendirent à la rivière au Castor au fort de l'hiver, engagèrent à haut prix des hommes et des jeunes gens, pour prendre la truite au moyen de trous pratiqués dans la glace. Ils en rapportèrent plusieurs charges de voiture. En février 1857, j'achetai à Thornbury 82 lbs. de truite de rivière qui avait été prise par deux hommes en 4 heures, dans des trous faits dans la glace, et au moyen d'appâts de venaison. Si l'on pratiquait un trou au-dessus d'un endroit où le poisson se tient, on le prendrait jusqu'au dernier. Ce genre de pêche ne demande aucune habileté particulière; avec un petit bâton et 4 à 5 pieds de ligne, un hameçon et un morceau de viande crue, on prend le poisson aussi vite qu'on peut remplacer l'appât. On croit généralement que la sciure de bois des moulins est la cause de la destruction de la truite; tel néanmoins ne peut-être le cas pour la rivière au Castor et plusieurs autres rivières où elle abondait et se trouve maintenant rare. Leur disparition

est surtout attribuable au dard, aux rets tendus à l'embouchure des rivières et aux manque de passages à poisson aux écluses. Deux ans de suite, l'embouchure de la rivière au Castor a été barrée sans interruption par des rets à petites mailles; Les rivières Pretty, Big Head et Silver ont aussi été tendues de rets.

Au point de vue commercial, la truite de rivière n'a pas beaucoup de valeur, quoique sur le lac Supérieur, je l'ai vu mettre en quart avec d'autres poissons; mais quant à la dépense d'argent sur nos steamers, parmi nos bateaux-pêcheurs, les métis et les sauvages, et sous le rapport du *sport*, de l'amusement et de l'attraction des étrangers et des touristes, je crois que la conservation de la truite est très importante. Le propriétaire de l'hôtel Chippewa, au sault Ste. Marie, a dit devant moi que si ce n'était de la truite de rivière, il serait obligé de fermer. Nos hôteliers de Collingwood connaissent aussi l'importance de la pêche à la truite. Des compagnies de gens riches viennent de toutes les parties des Etats visiter tous les ans nos rivières seulement pour ce genre d'amusement, ils passent des mois parmi nous et dépensent largement sur nos bateaux à vapeur et à nos hôtels, etc., et engagent à de hauts prix nos bateaux et nos pêcheurs. L'usage des dards, des rets impropres et la pêche dans les glaces ont fait tant de dommage dans ces endroits que la destruction complète de la truite était imminente; et aussitôt après la passation de l'acte des pêcheries, quelques habitants de la rivière au Castor et quelques personnes de Collingwood, formèrent une société de protection des pêcheries qui s'est augmentée la saison dernière.

Comme j'ai déjà adressé à votre département plusieurs rapports spéciaux au sujet du commerce côtier et de la contrebande sur ces lacs, je n'ai pas besoin de revenir là-dessus. La pêche, le trafic et la contrebande se sont donné la main jusqu'ici. Au cas où le système de location sur les lacs Supérieur et Huron, ne rapporterait aucun revenu, la protection et l'encouragement que recevraient nos pêcheurs et nos marchands de la présence d'une goëlette du gouvernement, suffiraient pleinement pour justifier la dépense qu'elle entraînerait. Je prends la liberté d'insister sur la nécessité de réprimer plus efficacement sur ces eaux la contrebande si injuste pour les marchands canadiens et si nuisible aux populations. Si l'on mettait un frein à ce trafic illicite, on ferait naître un commerce canadien actif et considérable, très avantageux pour les steamers voyageant de Collingwood au sault Ste. Marie et du lac Supérieur au chemin de fer du nord, et d'une importance majeure pour la cité de Toronto. On établirait des lignes de vaisseaux aux ports de Sarnia, Goderich, Saugeen, Owen Sound, Collingwood et Penetanguishine, qui commerceraient surtout avec des marchands canadiens et transporteraient aux ports canadiens les produits des lacs Huron et Supérieur, qui trouvent aujourd'hui un débouché à Détroit et aux autres ports du côté américain.

J'ai, pendant la saison dernière, dans tous les cas où je me trouvais à distance raisonnable, visité les gardiens de phares, et je leur ai été souvent utile. Le cinq septembre dernier, qu'eût lieu la pire et la plus longue tempête de la saison, j'ai contribué à sauver la vie d'un des gardiens de phares, de sa femme, son enfant et son aide, quoiqu'ils ne fussent qu'à peu de distance de la terre ferme. Je parle de l'île Chantry, vis-à-vis de Saugeen. Ils n'avaient pas un morceau de nourriture, étaient sans moyen d'aller à terre et sans espérance de pouvoir communiquer avec Saugeen. Le jour que je me suis trouvé là, deux hommes et 2 femmes se sont noyés à peu de milles de distance, en se rendant à Port Elgin, dans un grand bateau de Mackinaw. Les pêcheurs de Saugeen qui ont de très beaux bateaux, ont été neuf jours sans lever leurs rets pendant cette tempête, et les petits bateaux n'osaient se hasarder à sortir. Les nouveaux phares sont très appréciés par les capitaines américains de la ligne de Collingwood et Chigago. Par une nuit d'une clarté ordinaire, les phares tournant de l'île de Coves et de Collingwood, peuvent se voir de 24 à 30 milles. Si l'on érigeait un phare sur la plus au large des Iles aux Canards, les steamers allant de Collingwood à Chicago, se trouveraient presque en tout temps à vue de la lumière d'un phare. Je connais plusieurs cas dans lesquels les gardiens de phares ont été d'un grand secours à nos locataires. Le phare de l'île de Coves est le rendez-vous des locataires entre le Cap Craker et les Iles aux Canards. Les phares ont été entretenus d'une manière très efficace pendant la saison dernière. Sur le lac Supérieur, on a grandement besoin de trois phares, et de deux sur le chenal du nord ou le chenal de l'île Manitoulin et de la rive Nord. La ligne des bateaux de Collingwood et du Sault Ste. Marie, prend toujours cette route, et en automne, la ligne de Chicago la suit aussi, parceque la navigation en est sûre sur une distance de plus de 150 milles.

Mon journal fait voir combien de fois j'ai fait la visite de chaque place de pêche sur ces lacs ; les distances parcourues étant comme suit : en bateau ouvert 5,712 milles ; en steamer 2,294 milles ; en chemin de fer 1,555 milles et 99 milles en diligence, faisant en tout 9,660 milles. J'ai aussi assisté à 22 assemblées publiques, reçu 341 lettres et écrit 440 rapports et réponses. J'ai rempli et enregistré (donnant la description des places de pêche, la direction et la longueur des lignes) 303 baux, y compris des duplicata et des triplacata pour des bandes de sauvages et des surintendants locaux. Parmi les lettres écrites, il y a plusieurs rapports spéciaux au département des terres de la couronne, sur les pêcheries, les bois, la contrebande, le revenu, les affaires des sauvages, les ressources minérales et agricoles des terrains dans le voisinage de ces lacs. J'ai fait le plan de partie de la côte, avec des sondages aux environs du terminus projeté du chemin de la Rivière Rouge, sur le lac Supérieur. J'ai aussi fait un diagramme des sondages et des points du havre de Québec, de l'Île Michipicoten, et posé des bouées de même qu'aux environs du Gros Cap, à la demande du capitaine du *Rescue*. Depuis mon retour, j'ai été à mon bureau constamment depuis 10 heures du matin jusqu'à 5 heures de l'après midi, et n'ai reçu aucune aide de qui ce soit, si ce n'est de M. Moore, qui m'a fait des copies d'avis au Sault Ste. Marie, au commencement de la saison.

A l'exception de douze jours de travail à différents temps, j'ai été absent de chez moi pour aller remplir mes devoirs depuis le 4 mai au 29 novembre. C'est aux différentes places de pêche que j'ai fait la plus grande partie des baux et que j'ai écrit le plus grand nombre de lettres et de rapports. J'ai reçu une active coopération de la part des employés du gouvernement dont voici les noms : A. McNabb, agent des terres de la couronne à Sauguen; R. Carney, magistrat stipendiaire au Sault Ste. Marie ; J. McWatt, percepteur des douanes à Collingwood ; P. Ferguson, député percepteur à Collingwood ; S. S. Walsh, à Goderich ; William Simpson, à Penetanguishene, et R. McIntosh, à Kincardine ; aussi des capitaines Rowan du steamer *Islander*, Dick du *Rescue*, et de M. Wright du bateau à vapeur *Ploughboy*. J'ai aussi toujours été bien reçu par les officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson, à leurs postes respectifs sur les lacs Huron et Supérieur.

En terminant ce rapport, je n'hésite pas à dire qu'ayant affaire sur ces lacs à une classe d'hommes à demi civilisés, échelonnés sur une longueur de côte de 4000 milles dans une même direction, et la grande majorité de nos locataires se trouvant éloignés des tribunaux et sans moyen d'obtenir justice, je ne puis protéger nos pêcheries contre les empiétements, nos locataires contre la déprédation, le trouble et les voies de fait, à moins d'être revêtu des pouvoirs de juridiction sommaire qu'exerce P. Fortin, écuyer, dans le Bas-Canada. J'ai cette année indiqué plusieurs cas qui confirment pleinement mon avancé, et le dernier cas dont j'ai parlé, celui de l'empiétement sur le locataire du havre de Michipicoten, au lac Supérieur, en dépit de l'avis donné par le locataire, en est un des plus graves.

J'ai l'honneur d'être,

etc., etc.

WILLIAM GIBBARD,

Inspecteur des pêcheries

des Lacs Huron et Supérieur.

L'honorable Commissaire
des Terres de la Couronne,
etc., etc., etc.

APPENDICE, No. 32.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PECHERIES POUR LE BAS-CANADA, 1859.

BUREAU DU SURINTENDANT DES PECHERIES,

Québec, 31 décembre, 1858.

A l'Honorable Commissaire des terres de la Couronne.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport de mes travaux dans le fleuve et le golfe St. Laurent, pendant l'été dernier, comme suit :

Je laissai Québec le 27 mai ; le lieu de ma première destination étant le district de la rivière Saguenay.

Le principal établissement de pêche à l'embouchure du Saguenay, est celui de la pêche au saumon de Tadousac, rapportant de 1400 à 1500 poissons. La compagnie de la Baie d'Hudson y faisait la pêche avant l'adoption du système actuel, et c'était un de ses postes pour le trafic des fourrures et du poisson.

Ayant compris que la compagnie avait cédé ses rets et tous les droits qu'elle pouvait avoir dans cet établissement de pêche à M. Thomas Simard, de la Malbaie, je le notifiai par écrit qu'on ne ferait aucun cas des arrangements qu'il pourrait faire avec la compagnie à cet égard, et qu'il aurait à prendre une licence du Surintendant des pêcheries. A mon arrivée je trouvai M. Simard en possession ; et ayant compris qu'il avait pris des arrangements avec la compagnie par cause d'ignorance, je consentis à recevoir de lui le montant qu'il était convenu de donner à la compagnie, (\$200) ; mais je lui déclarai d'une manière positive que cette circonstance ne lui donnerait aucun privilège de possession pour la prochaine saison, en autant qu'une offre plus forte (\$500) pour la place de pêche m'avait été faite.

Cette affaire terminée d'une manière satisfaisante avec M. Simard, je procédai à tracer les limites des différentes places de pêche sur les bords de la rivière, de manière à ce qu'une pêche ne put nuire à l'autre ; et aussi dans le but de rendre chaque place de pêche productive.

La plupart des pêcheurs au Saguenay étant de pauvres gens, je crus alors devoir leur charger qu'une somme nominale pour leurs certificats de licence. Sous peu, chacune de ces places de pêche deviendra d'une plus grande valeur, et ils pourront alors payer quelque chose de plus pour leurs licences, tout en profitant avec abondance d'un système qui, j'ose l'affirmer, ne peut être surpassé.

2 Juin.—Je traversai le St. Laurent pour me rendre à la Rivière-du-Loup, où je pris le bateau à vapeur pour Québec.

10 Juin.—Je laissai Québec pour Rimouski et le golfe ; traversai de Rimouski à la rivière Godbout ; marquai pour les locataires la ligne de division entre la pêche au ret et celle à la mouche, et nommai M. Alfred Blais, qui m'avait été recommandé par M. Chapais, M. P. P. " Inspecteur de pêche, " avec instruction de veiller à l'exécution des dispositions de l'acte des pêcheries et des conditions du bail.

Suivant les conditions du bail, on ne pouvait prendre possession des bâtisses de la compagnie de la Baie d'Hudson avant le 15 novembre, mais à mon arrivée je trouvai M. McKenzie, l'agent, se préparant à abandonner le poste, et qui a bien voulu permettre au locataire de la rivière Godbout (M. Holiday), de prendre possession de la maison et des magasins.

16 juin.—Je laissai la rivière et continuai ma route le long de la côte, accordant des licences aux parties qui avaient des pêches sur le littoral. A la Baie de la Trinité, je réglai une difficulté survenue entre les pêcheurs au sujet de leurs places de pêche ; je trouvai les gens, sans exception, non seulement satisfaits mais bien heureux de prendre des licences, vu que par là ils se mettaient à l'abri des empiétements de ceux qui autrement auraient pu tendre leurs rets de manière à détruire la pêche.

Il me fut fait une demande à la Baie de la Trinité par M. Morin, notaire, au nom de J. Maclure, pour une place de pêche à l'Île au Caribou. Il paraissait que le frère du pétitionnaire était décédé et qu'on voulait forcer la veuve à abandonner sa possession. Je fis réponse qu'avant d'accorder une licence il fallait me mettre au fait de la question ; conséquemment, quelques jours plus tard (ayant été retardé par le temps le plus orageux à

la Baie de la Trinité), je partis pour l'Île au Caribou, où, après m'être renseigné sur les faits et avoir constaté que la veuve désirait conserver sa possession et obtenir une licence à cet effet, je la lui accordai.

L'Île au Caribou m'a paru admirablement bien située comme place de pêche au saumon. Sous peu, avec un système de protection étendue à toutes les rivières, cette île et nombre d'autres deviendront des places de pêche de grande valeur. A cet endroit, je trouvai une famille sauvage du nom d'Antoine Vallin qui, par ses habitudes de travail s'était fait un *chez-soi* confortable. De tous côtés j'entendis parler du dévouement et de l'honnêteté dont elle avait fait preuve en deux occasions lors d'un naufrage, et des secours qu'en reçurent le vaisseau naufragé et son équipage en danger de périr.

Depuis nombre d'années ce veillard avait une place de pêche au saumon, et je lui accordai une licence en conséquence à un taux nominal. J'accordai aussi à son fils une licence pour pêcher à l'embouchure de la petite rivière Trinité, cours d'eau de peu d'importance au-dessous de l'Île au Caribou.

Je laissai l'Île au Caribou et continuai ma route le long de la côte. La nuit tombante nous fûmes contraint, faute de vent, de jeter l'ancre à un endroit dans la rivière au Calumet, où se prenait autrefois quantité de saumon à ce que me dirent mes sauvages.

Mardi, 21 juin, 4 heures A.M.—Je laissai la rivière au Calumet pour me rendre à la rivière Pentecôte, mais peu d'heures après, je fus obligé de revenir en conséquence de la force du vent et du courant contre nous. J'explorai la rivière au Calumet jusqu'à une certaine distance; j'y trouvai les ruines d'une maison que des pêcheurs avaient occupée, aussi un fumoir qui devait, je suppose, servir à fumer le saumon. Evidemment le saumon a dû abonder dans cette rivière, mais le dard l'aura je suppose détruit, car les sauvages me dirent qu'ils avaient été dans l'habitude de le darder dans cette rivière. Le soir un renard et un ours apparurent sur le rivage. Les sauvages se mirent à leur poursuite et revinrent une heure après avec l'ours sur leurs épaules.

22 juin, A. M.—Un fort vent d'est accompagné d'une pluie battante continue à se faire sentir; impossible de laisser la rivière au Calumet.

2 P. M.—Je m'avançai quelques milles sur le rivage en gagnant la Pointe Anglaise: je vis deux hommes de l'Île Verte faisant la pêche au saumon et à la truite de mer vis-à-vis l'Île aux Œufs. Ils n'avaient pas été très heureux. Je leur donnai une licence.

23 juin, 6 A. M.—Le vent tombant, je me préparai à laisser la rivière au Calumet. Je renvoyai la chaloupe à la Baie de la Trinité par Pierre Vallin, et partis en canot par une forte houle.

2 P. M.—J'arrivai à la rivière Pentecôte après un long et périlleux voyage, le canot se trouvant trop lourdement chargé. Je n'eus pas l'occasion d'explorer cette belle rivière, mais j'appris qu'il ne s'y trouvait point ou peu de saumon, à raison de quelques causes locales que l'on doit attribuer selon moi aux dépôts d'argiles qui s'y font. C'est une magnifique rivière qui semble sous tous les rapports bien propice au saumon. On y prenait autrefois de grande quantité de truite de mer, mais cette pêche a été détruite par l'usage de la seine.

Je laissai la rivière Pentecôte pour me rendre aux Cawees. Là se trouve un très bon établissement de pêche à la morue. J'arrivai à une cabanne près de l'Île de Mai où, d'après les apparences, il pourrait y avoir un bon établissement de pêche au saumon.

24 juin, 6 A. M.—Forte brume accompagnée de pluie. Nous levâmes l'ancre et dirigeâmes notre course en avant au milieu d'un brouillard et d'une brume épaisse. Ne sachant où aller, étant incapable de distinguer l'avant du canot et se trouvant sur une côte coupée par des baies et des criques, notre navigation fut des plus dangereuse.

10 A. M.—Temps clair, ce qui nous permit de tracer notre route, et de nous rendre à la Petite Marguerite, où nous arrivâmes à 1 heure 30 minutes. A l'embouchure de cette petite rivière, je vis des bancs de jeunes saumons; à 2 heures 30 minutes, j'arrivai à la rivière Marguerite, et trouvai là Joseph Langlois, Antoine Blais et Joseph Vallin, sauvages, faisant la pêche au saumon. Ils avaient eu peu de succès. Je leur accordai à chacun une licence à un taux nominal, vu qu'ils avaient été si peu heureux.

25 juin.—Je laissai la rivière Marguerite dans un bateau appartenant à un sauvage, le temps étant trop orageux pour me servir d'un canot, et je me dirigeai vers les Sept Îles où nous arrivâmes à 2 heures p. m. M. McKenzie me dit avoir été à la rivière Moisie un jour ou deux auparavant; que le capitaine Fortin n'y était pas arrivé, et que les pêcheurs

ne voulaient pas abandonner la rivière à M. Holiday. Je m'étais flatté que le capitaine Fortin serait arrivé longtemps auparavant, mais voyant qu'il ne l'était pas, je partis immédiatement pour la rivière Moisie; mais le vent étant tombé, je fus obligé de nouveau de me servir d'un canot, et je fis à peu près la moitié de la distance qu'il y avait pour me rendre à la rivière Moisie. Je laissai le canot sur le rivage et parcouru le reste du chemin à pied, (neuf milles environ), et j'arrivai à la rivière Moisie vers les 9 heures p. m. *La Canadienne* était arrivée le même soir, et le capitaine Fortin était remonté la rivière pour ordonner aux hommes d'avoir à abandonner les places de pêche.

Vendredi, 26 juin.—Beau temps. Je visitai quelques-unes des places de pêche, et trouvai qu'il y avait presque un aussi grand nombre de rets de tendus que l'année dernière.

Lundi 27 juin, 9 A. M.; je mesurai la ligne de division sur le rivage qui devait constituer l'étendue de la limite de M. Holiday (un mille de chaque côté de la rivière,) je donnai avis aux gens qui avaient des rets de tendus dans les limites, d'avoir à les enlever. M. Holiday m'informa qu'aussitôt après son arrivée, il avait donné avis par écrit aux gens qui faisaient la pêche, leur intimant qu'il avait loué la rivière et qu'il espérait qu'ils enlèveraient leur rets; ce qu'ils ne voulurent pas faire sans un ordre émané directement de l'autorité compétente.

Mardi 28 juin—Beau temps. Je visitai les différentes places de pêche, et notifiai les propriétaires des goëlettes qu'ils ne devaient pas, sous aucun prétexte, jeter les débris de poisson à la rivière. Pris connaissance de l'affaire de Guinette, Maturin et Talbot, qui avaient écrit au commissaire pour lui demander la permission de continuer à faire la pêche dans la rivière. Je trouvai que les maisons qu'ils disaient avoir bâties ne valaient pas \$10 chaque; et quand aux endroits où ils avaient tendus leurs rets, je trouvai qu'on avait tendu neuf rets là où, certainement, il ne devait pas y en avoir plus de trois. Et relativement au pétitionnaire Guinette, je ne pus découvrir une telle personne sur la rivière, néanmoins en prenant de nouveaux renseignements, je m'assurai qu'il était marchand au Cap St. Ignace, et que, pour la forme je suppose, il avait envoyé son fils, garçon d'à peu près une quinzaine d'années, à la rivière Moisie pendant cette saison avec les autres pétitionnaires. Je crains fort que la pratique suivie généralement par le marchand ou le commerçant ne soit d'équiper les pêcheurs de toutes les choses nécessaires, et il est facile de comprendre dans ce cas quel est celui qui doit profiter des bénéfices de la pêche.

Il est beaucoup à regretter de n'avoir pu, soit le capitaine Fortin ou moi, mettre le locataire en possession de la rivière Moisie au commencement de la saison de la pêche, car la plupart des gens qui avaient autrefois fait la pêche dans cette rivière étaient (nonobstant l'avis donné par le gouvernement du bail des rivières aux saumons) venus de Gaspé, Bonaventure et de la côte Sud, et se trouvaient en possession lors de notre arrivée, et quoiqu'ils enlevèrent volontairement leurs rets lorsqu'ils en furent requis, ils avaient été en possession de la rivière pendant les deux tiers de la saison de pêche, et Gaspard Maturin (qui avait une goëlette à la rivière Moisie) transporta au-delà de 150 quarts de Saumon (le produit de la pêche) au marché de Québec; c'est la une valeur dont la perte doit retomber sur le gouvernement ou le locataire, car il m'est guère possible de recommander que des poursuites soient instituées contre ces pêcheurs, qui, tel que je l'ai déjà dit, aussitôt qu'ils en furent notifiés d'une manière officielle, enlevèrent immédiatement leurs rets, quoiqu'ils soient répréhensibles pour avoir pris possession de la rivière après avoir connus les avis donnés par le gouvernement touchant le bail de la rivière Moisie et autres rivières aux saumons.

Je nommai M. Hugh Chisholm, inspecteur des pêcheries pour le district à partir des Sept Îles jusqu'à la rivière Mingan, et lui donnai les instructions nécessaires touchant ses devoirs.

Je pris des arrangements avec le capitaine Fortin quant aux devoirs que nous aurions chacun à remplir, afin de ne pas être dans l'obligation de se trouver ensemble aux mêmes endroits.

La Canadienne fit voile pour le Labrador et les ports d'en bas.

Mercredi 29 juin.—Je remontai la rivière pour marquer les divisions entre la pêche au rets et celle à la mouche. 1 P. M. J'arrivai au campement de Messieurs Bacon et William, les locataires des limites de la pêche à la mouche (17 milles de l'embouchure de la rivière.) Les rets ayant été enlevés (et M. Holiday étant occupé à préparer ses rets), le poisson se trouva avoir une eau tranquille pendant quelques jours, et une multitude d'énormes saumons gagnaient constamment le haut de la rivière. Il y a eu une telle reproduction

du saumon dans la rivière Moisie, pendant cette saison, que la pêche en sera plus que le double dans quelques années.

Les fortes pluies étant commencées, il m'a été impossible de marquer les limites dans le haut de la rivière. Je tâcherai d'explorer la rivière Moisie plus tard, vu que c'est une rivière d'une grande importance.

A mon retour au poste, il me fut porté plainte par l'inspecteur des pêcheries à l'effet que Dominique Lepage (un des pêcheurs de morue) avait jeté des débris de poisson à la rivière, quoiqu'il eût été prévenu de ne pas le faire. J'assignai le délinquant et le condamnai sur confession de jugement.

Il sera nécessaire que le surintendant des pêcheries ait le pouvoir de marquer l'endroit du mouillage des nombreuses goëlettes qui fréquentent la rivière Moisie et autres rivières, car quoiqu'il serait dur de les empêcher de jeter l'ancre dans ces rivières, néanmoins on doit prendre les précautions nécessaires afin qu'elles causent le moins de dommage possible.

De nombreuses demandes m'ont été faites pour des lots de terres pour des objets de pêche, car quoique l'acte permet la prise de possession des terres non défrichées inoccupées, pour tout ce qui concerne la pêche, cependant à certains endroits où se rassemblent les hommes pour préparer leur poisson, cela n'empêche pas des disputes de s'élever quant à cette possession; les uns voulant avoir plus de terrain qu'ils en ont immédiatement besoin, tandis que les autres se trouvent dans l'inconvénient de ne pas en avoir assez.

Ayant remonté la rivière, je fis enlever temporairement les rets des limites de la pêche à la mouche, donnant à chaque locataire une lettre indiquant les limites assignées à chaque partie. Je donnai maintenant mes dernières instructions à l'inspecteur, et le onze juillet je laissai la rivière Moisie et traversai sur la rive sud où je débarquai à Cap Chat, et de là je me rendis à Ste. Anne des Monts.

La population le long de la côte est toute (plus ou moins) concernée dans le commerce de la pêche. Les principaux intéressés sont M. Le Boutillier, M. Lamontage et M. L'Espérance. Ces maisons emploient généralement grand nombre de bateaux et achètent généralement aussi des pêcheurs. La pêche dans le district a été très abondante. M. Le Boutillier à lui seul, s'est assuré au-delà de 2,000 quintaux de morue; les autres en proportion. Les rivières Ste. Anne et Cap Chat sont bien propices au saumon et seront d'une grande valeur par la suite. La pêche dans ces rivières n'est pas abondante, mais en prenant les moyens d'empêcher la pêche au dard et en se conformant au mode de tendre les rets, ces rivières redeviendront ce qu'elles étaient autrefois abondamment peuplées de saumon.

Il n'y a pas d'écluse de moulin de construite sur la rivière Ste. Anne, quoiqu'il en existe une appartenant à M. Sasseville, sur la petite rivière Ste. Anne (ruisseau qui alimente un moulin), mais sur laquelle je lui ai dit qu'il n'était pas nécessaire pour le moment de pratiquer un passage pour le saumon. La rivière Cap Chat est bien propice au saumon et il s'y en prend en quantité, mais non pas en comparaison de ce qu'il devrait en être pris dans cette rivière. Il existe une écluse de moulin à huit milles de l'embouchure que je visitai.

C'est une très belle rivière, et lorsqu'on aura fait disparaître les obstacles causés par l'écluse, le poisson se trouvera avoir vingt milles d'eau tranquille avec un sol propice au frai. Le gardien du moulin me dit avoir vu ce jour là des multitudes de saumon dans la mare au pied de la chute de l'écluse, mais je regrettai d'apprendre que les gens sur la côté (principalement les squatters) soient dans l'habitude de faire la pêche au flambeau et au dard.

Je louai une chaloupe de pilote et fis route vers Matane. Je rencontrai plusieurs goëlettes faisant la pêche au maquereau. J'arrivai à Matane où je trouvai plusieurs rets tendus dans la rivière; j'ordonnai qu'ils en fussent enlevés. C'est aussi une rivière de grande valeur, en ce que le poisson s'y trouve avoir trente milles d'eau tranquille, sans aucune obstruction, à l'exception de l'écluse de moulin à l'embouchure. Le propriétaire, M. Bradley, avait, à la suite d'avis réitérés, pratiqué un passage à poisson, mais d'après des lettres de résidants que j'ai reçus, il paraîtrait ne pas avoir été fait suivant le modèle, et se trouve être de peu ou d'aucune utilité.

De Matane je me rendis à Métis, et je visitai les rivières Blanche et Tartigo (rivières intermédiaires) et aussi les écluses de moulin sur la rivière Métis, l'une appartenant à M. Price et l'autre à l'honorable M. Tessier. A deux ou trois milles environ au-dessus de cette rivière, se trouve une chute d'une très forte hauteur, mais entre les moulins et la chute existe un endroit très propice où le saumon peut frayer.

Je laissai Métis pour Rimouski, et ayant déjà visité cette localité le printemps, je ne remontai pas la rivière. J'appris en cet endroit qu'un individu, braconnier bien connu, avait repris ses anciennes habitudes et avait tué au dard une grande quantité de saumon, mais qu'il avait été assigné et condamné; il a depuis disparu.

Je laissai Rimouski par le vapeur Saguenay, et j'arrivai à Québec mardi le 9 juillet. Apprenant que des personnes faisaient la pêche au dard dans la rivière Jacques-Cartier, je m'y transportai afin de connaître les personnes qui enfreignaient ainsi la loi. Je visitai M. Langevin qui avait demeuré près de la rivière pendant l'été, par qui je fus informé qu'il avait oui dire qu'on avait fait la pêche au dard, mais qu'il ne pouvait me donner des renseignements précis à cet égard.

Je me transportai chez les Dubé, que je soupçonnais être quelques-uns de ceux qui devaient être concernés dans cette pêche au dard, et les prévint du châtiment qui leur serait infligé s'ils étaient de nouveau convaincus d'avoir dardé le saumon. Je suis persuadé que rien moins que la plus sévère punition ne les détournera de cette pernicieuse pratique.

Pendant mon absence de Québec, H. Atkinson, écuyer, avait terminé le passage à poisson sur son écluse de moulin de la rivière Etchemin, de manière qu'on espère voir le saumon abonder dans cette rivière comme auparavant. Avant la construction de l'écluse, il existait à l'embouchure de la rivière une excellente place de pêche au saumon.

Le 10 août, je laissai Québec pour l'Île Verte, afin d'examiner l'écluse de moulin sur la rivière. Je notifiai par écrit M. Bertrand d'avoir à construire un passage à poisson, ce qu'il promit de faire immédiatement. Je me rendis à la Rivière du Loup, où j'examinai l'écluse de moulin sur la rivière, dont toute l'eau avait été déchargée. L'immense hauteur de l'écluse occasionnera une dépense de \$200 pour la construction d'un passage à poisson. J'ai jusqu'ici refusé de poursuivre le propriétaire, vu qu'il se proposait de s'adresser au département pour lui demander d'être exempté de le construire.

Ayant été informé par M. Doucet, greffier de la paix, que deux individus du Saguenay avaient été condamnés par M. Radford, juge de paix à l'Anse à l'Eau, pour avoir dardé le saumon dans la rivière St. Jean, et qu'à défaut de payer l'amende imposée par la loi, ils avaient été envoyés à la prison de Québec, mais que pour certaines raisons, ces individus avaient été libérés de prison en vertu d'un writ d'*habeas corpus*, et sachant que M. Radford avait en tout temps rempli ses devoirs de magistrat avec la plus grande discrétion, et ayant reçu une communication de lui à ce sujet, je me rendis auprès du juge qui avait ordonné la libération des prisonniers, et lui démontrai qu'il n'y avait pas eu d'erreur de la part du magistrat siégeant, et que ses procédés étaient en tout conforme à la loi.

Je regrette de dire que la libération de ces individus a produit un bien mauvais effet, c'était des pêcheurs au dard en renom. Quoique prévenus très souvent qu'ils contrevenaient à la loi, ils étaient néanmoins résolus à y résister. De retour au district de Saguenay, ils dirent qu'il n'existait pas de loi contre la pêche au dard, et un parti de sauvages se trouvant alors par hasard au Saguenay commença immédiatement à faire la pêche au dard dans les différentes rivières, et la conséquence en a été la destruction du saumon au moyen du dard. Quant aux individus (Dalaire) qui ont échappés au châtiment, le magistrat siégeant m'écrivit qu'il serait inutile de chercher à empêcher les autres de suivre leur exemple, s'ils n'étaient pas punis. Je descendis en conséquence le Saguenay, remontai la rivière St. Jean, et me procurai assez de preuve pour les convaincre d'une nouvelle infraction de la loi. J'assignai donc les parties qui, avec résignation, comparurent en cour et avouèrent leur culpabilité. Voyant leur regret d'avoir enfreint la loi et sur leur promesse de ne plus récidiver, je les condamnai à la plus petite amende, le dénonciateur s'étant désisté de sa part de l'amende et des frais. La condamnation de ces individus a eu un effet salutaire, car tel que relaté plus haut, la population en les voyant sortir de prison crut en général qu'il n'existait pas de loi contre la pêche au dard: de là l'absolue nécessité qu'ils fussent punis pour maintenir la dignité de la loi et pour faire connaître aux autres que la loi était une réalité. Je dois aussi dire qu'aussitôt que le conseil des prisonniers (à Québec) eût appris qu'il avait été trompé par ces individus et qu'il n'y avait pas eu d'erreur dans la condamnation, il leur écrivit les prévenant de ne plus se rendre coupable d'une pareille contravention, et même fit tout ce qui était en son pouvoir pour remédier au mal qui avait été fait.

François Bouillianne, de Ste. Catherine, avait été assigné de comparaître devant M. Radford, pour contravention à la loi des pêcheries, mais il avait traité la chose avec mépris. Je traversai à la baie de Ste. Catherine, où je trouvai qu'il avait tendu un rets à la truite pour prendre le saumon. Je fis enlever le rets et l'assignai de comparaître pour contravention à la loi.

Le jour fixé pour entendre la cause, le défendeur ne comparut pas, mais ayant appris de bonne autorité qu'il était absent de chez lui depuis quelque temps, dès avant même le service du writ d'assignation, je refusai de procéder *ex parte* et renvoyai la décision de la cause à une autre époque.

Il n'existe aucune partie du pays où la loi ait rencontré autant d'opposition que dans le district aux environs de la rivière Saguenay. Ce qui est dû, je crois, aux mauvais conseils que reçoivent de pauvres ignorants de personnes de qui on devrait attendre mieux, et qui loin d'être les amis des pêcheurs en sont en réalité les plus grands ennemis.

Ayant réglé les affaires au Saguenay, je retournai à Québec où, pendant mon court séjour, je visitai les lacs et rivières des environs. Il a été pris pendant la saison une grande quantité de saumon dans la rivière St. Charles. Il a été fait un tort considérable à cette rivière pendant la saison par les personnes qui y ont tué le fretin. Le jeune saumon demande à être protégé, autrement la rivière ne saurait jamais devenir bien peuplée de saumon.

Il n'est pas généralement connu que le jeune saumon^e reparaît dans la rivière l'année suivante pesant de 3 à 4 livres. Ne serait-il pas satisfaisant de savoir que la rivière St. Charles peut produire assez de saumon pour subvenir aux besoins de la cité, et très certainement elle le peut si les moyens nécessaires sont pris pour empêcher la destruction du fretin à ses différents âges.

Ayant été informé qu'un parti de messieurs était à faire la pêche au saumon dans la rivière Ste. Anne, (après la saison expirée) j'envoyai voir si cette information était correcte. Ces messieurs furent pris sur le fait. Ils avaient pris deux saumons à l'hameçon. Après avoir reçu le rapport des personnes que j'avais envoyées aux informations, je les assignai immédiatement, mais sachant qu'il leur était inutile de se défendre, ils confessèrent jugement, furent condamnés et payèrent l'amende.

Samedi, 17 septembre.—Je laissai Québec par le vapeur *Lady Head* pour me rendre à Gaspé et à la Baie des Chaleurs. J'arrivai au bassin de Gaspé à 9 heures P. M. La Baie et le Bassin de Gaspé qui ne le cèdent à aucun autre sur cette côte, à part la Baie des Chaleurs, reçoivent les eaux de trois magnifiques rivières à saumon, les rivières Darmouth, York et St. Jean, autrefois abondantes en saumon. Depuis peu on y a presque entièrement détruit le saumon par l'usage du dard et la manière impropre de tendre les rets, et d'autant plus, que les pêcheurs abandonnèrent de faire la pêche chez eux pour aller la faire dans la plupart des rivières sur la côte nord où, je suis fâché de le dire, ils ont continué à suivre le même système destructif qui a tellement ruiné la pêche sur la côte sud.

Heureusement qu'on a mis fin en partie à un système aussi pernicieux. Gaspé et Bonaventure, ainsi que partie de la rive nord, ont été divisés en districts, et il y a été nommé des inspecteurs. Ce qui doit nous préoccuper davantage, c'est la prospérité de la pêche au saumon, et on ne saurait y parvenir qu'en adoptant un système judicieux de faire la pêche au rets et en abolissant l'usage du dard et des seines.

Lundi, 19 septembre.—J'examinai les lots de grève à Gaspé, pour lesquels il a été fait des demandes (et dont j'ai fait mention dans ma lettre au département, en date du 20). La personne qui avait été nommée inspecteur au Bassin de Gaspé (les rivières York et Darmouth comprises), ayant eu une autre situation, cette place de pêche s'est trouvée sans inspecteur jusqu'au premier août.

J'ai lieu de croire que les sauvages ont vendu des saumons tués au dard à un ou plus d'un marchand en cet endroit. Je connais les coupables, mais la preuve n'est pas assez forte pour les faire condamner. Je les ferai néanmoins surveiller de près.

La *Canadienne* est arrivée à Gaspé pendant que j'y étais. Je me mis en communication avec le capitaine Fortin à qui j'avais remis un cahier de licences au commencement de la saison, afin qu'il en donnât aux pêcheurs. Le capitaine Fortin a agi avec beaucoup de jugement dans la distribution des licences dans ce district. Les habitants étaient pleinement convaincus que cette pratique était adoptée dans le but de protéger les pêcheries.

En fin de compte, ils y gagneront par l'augmentation en valeur des places de pêche en raison de l'abondance du poisson.

Ayant réglé toutes affaires à Gaspé, je continuai ma route jusqu'à la baie des Chaleurs, visitant Douglstown, Mal Baie, Pabos et port Daniel, et donnant les instructions nécessaires aux inspecteurs.

A mon arrivée à New Carlisle, je fus informé que M. Hamilton avait acheté des sauvages du saumon tué au dard.

Il avait laissé sa demeure pour Québec, le matin de mon arrivée. Je donnai instruction au surintendant de se procurer, s'il était possible, les preuves nécessaires pour convaincre M. Hamilton de cette contravention. Je priai aussi M. Martel, avocat, de se charger de la poursuite s'il croyait que la preuve que lui soumettrait l'inspecteur suffirait pour le faire condamner.

De New Carlisle, je continuai jusqu'à Bonaventure et New Richmond, district de M. Joseph Dimock, inspecteur des plus effectifs, qui avait rempli ses devoirs officiels avec une telle diligence qu'il avait pu poursuivre et faire condamner plusieurs personnes engagées à faire la pêche en contravention à la loi dans les rivières Cascapedia et Bonaventure. Il avait aussi saisi deux quarts de saumons tués au dard par les sauvages et autres, (lesquels j'ai distribué entre deux institutions de charité de cette cité; l'Asyle Finlay et les sœurs de charité dites sœurs grises). L'énergie et la détermination dont il a fait preuve en remplissant ses devoirs auront indubitablement l'effet d'en détourner d'autres de commettre une semblable contravention à la loi à l'avenir.

On se plaint généralement de ce qu'il soit permis aux sauvages de faire la pêche au dard pour leur propre usage. Dans la baie des Chaleurs, il a été pris au-delà de 300 quarts de saumons qui ont été transportés et vendus de l'autre côté de la rivière qui dépend du Nouveau Brunswick.

La grande rivière Cascapedia est très abondante en saumon, et devrait rapporter entre 500 et 600 quarts par année. La prise du saumon autrefois dans certaines parties de la baie est au-delà de toute vraisemblance. A la Pointe Maguasha une seule personne prenait par année au-delà de 7000 quarts.

L'inspecteur m'ayant informé qu'il avait saisi entre les mains des sauvages des saumons tués au dard, et demandé mon avis à cet égard, je le priai d'avoir à agir en conformité aux instructions que je lui avais données antérieurement, sans aucune distinction de personne. Je fus heureux d'apprendre, après mon départ, qu'il avait fait condamner les parties devant H. Manderson, J. P., et le capitaine Fortin arrivé à cet instant même. Laisant la rivière Cascapedia, je me rendis en voiture jusqu'aux districts de Maria et Nouvelle, sous la garde respectivement de Finlay Cook et d'E. McEwen. Ces districts étaient autrefois de grande valeur, et il en provenait une grande quantité de saumon. Pour la première fois depuis nombre d'années, la prise du saumon a été assez bonne dans la Baie des Chaleurs et la rivière Ristigouche. La raison de l'augmentation du saumon provient de deux causes: d'abord de ce que le saumon a été en partie protégé, mais principalement du fait que la destruction de la pêche avait été suffisante pour détourner les sauvages de remonter les rivières pour aller y faire la pêche. Cette pêche ayant donc été comparative-ment peu de chose ces années dernières, le saumon a pu frayer en sûreté, et les habitants ont par conséquent recueilli une abondante moisson pendant la saison.

Le rendement de quarante saumons, si on les laisse frayer en sûreté, dans aucune rivière, doit être de 2000 quarts par année.

On a tellement abusé du privilège accordé aux sauvages et le mal qui en est résulté est tellement manifeste, que je puis dire, sans crainte de contradiction, qu'ils ont tué au dard au moins 200 quarts de saumon dans la Baie des Chaleurs, qu'ils ont vendu aux marchands de Campbelltown et Dalhousie, où malheureusement il n'existe pas de loi contre la pêche au saumon au dard.

Rien ne peut justifier les sauvages de faire la pêche au dard, particulièrement dans la baie des Chaleurs et la rivière Ristigouche, car ils ont d'excellentes fermes, des octrois d'une grande étendue des meilleures terres, et enfin tout ce qui peut les rendre confortables. Pourquoi alors leur serait-il permis de détruire une propriété publique de grande valeur?

Les habitants sur le littoral du Canada et du Nouveau-Brunswick, se sont fortement prononcés contre les abus qui ont eu lieu, et, à part de quelques marchands, ils m'ont tous

prié d'empêcher les sauvages ou tous autres de faire la pêche au dard. Dans mes relations avec la population du Nouveau-Brunswick, j'ai pu m'apparevoir qu'on désirait fortement coopérer avec nous aux moyens de protéger les pêcheries, et qu'on y adopterait les mêmes lois que les nôtres à cette fin. Cette nécessité se fait d'autant plus sentir que le propriétaire de la plus importante place de pêche au saumon sur la rivière Ristigouche, a écrit au gouvernement du Nouveau-Brunswick, qu'il payerait volontiers un honoraire pour licence de location, si le gouvernement voulait adopter le même système que celui pratiqué en Canada. D'autres sont prêts à suivre cet exemple, et il est satisfaisant de voir que les dispositions de l'acte des pêcheries du Canada rencontrent l'approbation de la sœur colonie.

Je sais aussi que le gouvernement du Nouveau-Brunswick désire s'entendre avec le Canada, en ce qui regarde la protection de ses pêcheries.

Lors de la dernière session, j'ai eu l'honneur de recevoir une communication à ce sujet de la part d'un comité de la chambre, et sans la circonstance de la clôture de la chambre plus à bonne heure qu'à l'ordinaire, je ne doute pas qu'il aurait été passé des lois analogues.

L'honorable M. Hamilton et autres messieurs, membres du conseil et de l'assemblée du Nouveau-Brunswick, ont promis de faire tout ce qui dépendrait d'eux aussitôt la réunion des chambres, pour assimiler leurs lois aux nôtres. J'avais de fait l'intention de me rendre auprès des membres du gouvernement et de leur soumettre l'importance de la question. Ayant communiqué avec M. Hamilton à ce sujet, ce monsieur me donna immédiatement une lettre d'introduction au secrétaire provincial, mais réfléchissant qu'il serait plus prudent de se consulter et de s'entendre ensemble, je crus devoir différer de faire aucune nouvelle démarche avant d'avoir eu l'occasion de ce faire.

L'inspecteur, M. McEwen, ayant appelé mon attention aux difficultés qu'il avait éprouvées par rapport à la rivière Ristigouche, je fis particulièrement attention dans ma tournée en remontant la rivière, à la situation des différentes îles, et si elles dépendent toutes du Nouveau-Brunswick, je ne puis dire autrement que chacune se trouve clairement marquée et désignée sur la carte. Il sera difficile de dire lesquelles sont des îles et lesquelles forment partie du continent, car je pouvais facilement passer à pied sur quelques unes de ces prétendues îles, tandis qu'à l'aide d'une planche je pouvais traverser sur quelques unes des plus grandes.

Il sera nécessaire, en nommant des inspecteurs pour la rivière Ristigouche, de leur donner une juridiction concurrente sur chaque côté de la rivière, afin qu'ils puissent suivre le contrevenant au cas où il passerait d'un côté à l'autre de la rivière, autrement la loi sera éludée nonobstant tout ce que l'on pourra faire.

En traversant de la rivière Ristigouche à la rivière Matapédia, j'ai été agréablement surpris de trouver qu'on avait ouvert une nouvelle route sur le littoral de cette rivière importante. Je puis dire que ce chemin ne le cède en rien à tous ceux que j'ai parcourus. En vérité, ce chemin, sur la distance que j'ai parcourue et là où il est parachevé, est comme un parterre uni de gazon et fait beaucoup d'honneur à ceux qui ont été intéressés à sa construction.

Il sera d'un grand avantage aux voyageurs qui désirent se rendre du Nouveau-Brunswick ou de Bonaventure au St. Laurent; en outre, qu'il aura ouvert une étendue de territoire important, riche et propre aux fins agricoles. Il donnera aussi de l'importance aux pêcheries de l'immense lac Matapédia, car on pourrait facilement en retirer quelques milliers de louis avec de bons chemins de communication.

On a l'intention de prolonger ce chemin jusqu'à St. Flavien. Si tel est le cas, le temps que l'on met actuellement à passer le chemin de Métis se trouvera diminué de moitié, en outre qu'on aura l'avantage de pouvoir transporter des produits sur ce chemin, chose qui ne peut se faire sur l'ancien.

Mes devoirs sur la rivière Ristigouche étant accomplis, et ayant donné les instructions nécessaires aux inspecteurs, je continuai ma route jusqu'à Dalhousie, et m'engageai envers la population du Nouveau-Brunswick, de faire tout en mon pouvoir pour l'assimilation des lois pour la protection des pêcheries. Je laissai par le vapeur *Arabian*, et arrivai à Québec le 6 octobre.

Avant de clore ce rapport, je désire présenter quelques observations sur un sujet de grande importance en rapport avec nos pêcheries de l'intérieur.

Il me fut fait une proposition, il y a déjà plus de douze mois, pour le loyer de quel-

ques uns des lacs des township de l'Est. Je déclinai d'abord d'accepter cette proposition, ne pensant pas qu'il était juste de priver du droit de pêche la population qui habite le littoral des lacs. Peu de temps après, le même monsieur me fit une nouvelle et en quelque sorte différente proposition, et qui n'était pas susceptible de la même objection.

Ayant eu occasion, en différents temps, de communiquer de vive voix avec la personne en question et ses vues et intentions m'ayant été développées d'une manière plus explicite, je n'hésitai plus à soumettre cette proposition à votre considération ; demeurant convaincu qu'en adoptant la mesure proposée, on créerait pour les townships de l'Est en particulier un moyen de prospérité que bien peu peuvent réaliser.

Vous n'êtes pas sans savoir que c'est l'intention de M. de Courtenay, s'il obtient le bail, d'exploiter les pêcheries dans les townships de l'Est sur une grande échelle, au moyen de la propagation artificielle des plus belles espèces de poisson.

Il existe dans un des lacs qu'on a désiré louer une grande quantité d'esturgeon, poisson peu estimé dans notre localité, mais qui néanmoins est de grande valeur, non seulement comme aliment (lorsqu'il est bien préparé d'après la façon italienne) mais aussi à raison de l'ichthyocolle qui en provient, et qui ne peut être obtenu à son état de pureté que de l'esturgeon.

C'est l'intention de M. de Courtenay de continuer ensemble la manufacture de l'ichthyocolle et l'exploitation des autres pêcheurs.

Lorsque l'on considère les heureux résultats qui ont eu lieu en Europe par l'adoption du système de la propagation du poisson, on doit raisonnablement espérer des résultats semblables par l'adoption du même système ; d'autant plus que M. de Courtenay a obtenu en France et en Italie une connaissance parfaite et pratique du système, et il est bien au fait des propriétés des eaux qu'il a le désir de louer, et dont la valeur sera encore augmentée par leur voisinage du chemin de fer, ouvrant par là les marchés du sud et de l'ouest au commerce de consommation d'aucune quantité de poisson que nos lacs peuvent produire.

M. de Courtenay a résidé dans les townships pendant les deux dernières années, et donné de l'emploi à un grand nombre de journaliers dans les environs, et il a les moyens et l'énergie de mettre ce projet à exécution sur la plus grande échelle.

C'est une véritable satisfaction pour moi de voir qu'un gentilhomme d'une aussi vaste expérience et d'un tel esprit d'entreprise, soit venu de l'avant (à ses propres frais) pour donner son support à un système que j'ai inauguré en Canada avec la sanction du gouvernement.

Quant aux licences émises, on verra que la moitié seulement de la côte se trouve être sous l'opération de notre système par suite de la saison avancée à laquelle nous avons pu commencer nos travaux. Nous commencerons plus à bonne heure cette saison, de manière que toute la côte se trouvera sous l'opération du système.

Sachant par expérience que le poisson ne fraye pas aux mêmes époques dans les différentes localités, il sera par conséquent nécessaire de donner au commissaire des terres de la couronne le pouvoir de fixer la fin de la saison du frai dans les différents districts. Dans la plupart des endroits (quoique non dans tous) le poisson a frayé au mois de décembre. La pêche à la truite peut être permise à compter du premier de janvier chaque année sans qu'il en résulte de dommages, à moins que ça ne soit dans certaines eaux que le surintendant des pêcheries devra faire connaître.

L'inspection compulsive du saumon est devenue une nécessité, et elle aura l'effet d'arrêter en quelque sorte la destruction du saumon qui se fait au moyen du dard.

Quant à cette section de l'acte qui a rapport à la prime d'encouragement, les rapports ci-joints feront voir le nombre de vaisseaux qui se sont trouvés sous ses dispositions pendant la saison écoulée. On verra que ceux qui ont obtenu des licences n'ont pas tous reçu des certificats, par suite de ce que les uns dans certains endroits ne se sont pas conformés aux dispositions de la loi, et de ce que d'autres n'ont pu encore présenter leurs réclamations. Cette faveur a été grandement appréciée par les pêcheurs, et il en est résulté un mouvement qui se fera bientôt sentir parmi toute la population des pêcheurs.

Si l'on considère que la France donne 10 francs comme prime d'encouragement, équivalant à huit chelins et quatre deniers par quintal ; et les États de trois à quatre piastres par tonneau ; et si l'on réfléchit que sous l'opération du traité de réciprocité les pêcheurs des États-Unis ont obtenu le droit de pêcher dans nos eaux, il est tout raisonnable qu'on doive

venir en aide à notre population de quelque manière, afin de la mettre en état d'entrer en concurrence avec ceux qui reçoivent une si grande aide de la part de leur propre gouvernement. Lorsque cette pratique sera abolie par la France et les Etats-Unis, je cesserai de me prononcer en faveur. Un point de vue d'après lequel le système de la prime d'encouragement doit être envisagé dans son opération, c'est qu'il est le germe qui, s'il est bien fécondé, peut prendre de grandes proportions. Et par la même raison, que la nécessité d'un corps de milice se fait sentir, ne devrait-on pas donner quelque soin à la création d'une force maritime ? et nos pêcheurs étant une race d'hommes énergiques et vigoureux, on peut facilement au moyen d'un système d'enregistrement convenable et méthodique former un corps maritime qui serait au besoin de quelque service. Ayant l'intention de vous écrire plus au long sur le sujet, je terminerai maintenant mon rapport, et j'ai l'honneur d'être.

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICH. NETTLE,

Surint. des pêcheries.

ABRÉGÉ DES RAPPORTS DES INSPECTEURS.

HENRY SIMARD.—(*District de Saguenay.*)

Est entré en fonctions le 15 juin 1859.

17 juin.—Signifié une sommation à Napoléon et Xavier Dalaire, de la Rivière St. Jean, Saguenay, pour avoir dardé le saumon en contravention à l'acte des pêcheries.*

Fait ôter par Richard Morin les seconds rets qu'il avait posés dans l'Anse à la Barque en contravention aux instructions reçues.

20 juin.—Joseph Tremblay occupait sans licence une station à la Pointe Cariole ; lui ai donné un délai pour payer le montant de la licence ; l'affaire a ensuite été arrangée.

Porte plainte contre Paul Ross (sauvage) qui faisait la pêche au *negog*, dans les limites de Thomas Simard, écuyer ; sommation accordée par le magistrat et jugement rendu par défaut.

5 juillet.—Visite les districts de la Malbaie.

10 juillet.—Remonte la rivière Ste. Maguerite.

17 juillet.—Sommation accordée à ma demande contre Jean Baptiste et Jean Baptiste Philippe (sauvages), pour avoir pris du saumon dans la rivière Ste. Marguerite, louée par —Blackwell, écuyer. Les parties ont été condamnées par défaut par J. Radford, écr., magistrat.

Visite de nouveau la rivière Ste. Maguerite, ayant entendu dire que des sauvages pêchaient au dard ; trouve que ce n'était pas le cas.

20 juillet.—Se rend à la Baie Laval avec M. Witcher, qui confisqua les rets de Peter McDonald, pour avoir barré la rivière et tendu des rets dont les mailles n'avaient que trois pouces.

23 juillet.—Visite la Rivière St. Jean pour l'affaire des Dalaire.

24 juillet.—Se rend à la Baie Ste. Catherine et confisque les rets de François Bouillianne, les mailles n'ayant pas les dimensions voulues.†

3 septembre.—Sur plainte de C. Cimon, écr., M. P. P., se rend au Grand Lac à la Malbaie pour procéder contre certaines personnes accusées de tendre des rets pour la truite sur ce lac ; le fait n'a pu être suffisamment prouvé.

L'inspecteur a été généralement occupé à remplir sa charge.

* Ces personnes furent condamnées devant J. Radford, écr., et envoyées à la prison de Québec.—(Voir rapport.)

† C'est la personne qui s'esquiva pour éviter d'être amenée devant le magistrat, et contre laquelle une action est maintenant pendante.

ALFRED BLAIS.—(*Division Godbout.*)

J'ai été nommé le 13 juin, inspecteur des pêches du district de Godbout, et ai commencé à agir comme tel en aidant le surintendant des pêcheries à marquer les limites de la pêche à saumon de la Baie Godbout, pour la direction du locataire, M. Holiday.

Ai remonté la rivière en canot avec le surintendant pour faire éloigner un parti de sauvages, qui tendaient des rets au-dessus de l'endroit où étaient campés les locataires de la partie de la rivière où l'on fait la pêche à la mouche.

Ai signifié à C. Gagnon une sommation de comparaître devant le surintendant des pêcheries pour répondre à la plainte de J. Poitras, (agent du locataire) accusant Gagnon de persister à tendre des rets dans les limites du locataire; le défendeur n'étant pas comparu au jour du rapport de la sommation, a été condamné par défaut, et j'enlevai les rets suivant les instructions du surintendant.

Ai remonté la rivière, et le surintendant m'indiqua l'endroit marqué pour servir de ligne de séparation entre la partie destinée à la pêche aux rets et celle réservée à la pêche à la mouche; je reçus ordre de ne pas laisser tendre de rets dans cette dernière partie, ni de permettre l'usage des mouches dans la première.

J'ai eu occasion de surveiller pendant plusieurs nuits les étangs supérieurs de la rivière, ai entendu dire que les sauvages avaient dardé le poisson; je trouvais en ces endroits un *negog* ou dard.

2 juillet.—Les individus dont les noms suivent, savoir:—Cyriac Gagnon, Joseph Nadeau, George Bélisle, André Bélisle et David Bélisle, se sont rendus coupables d'une voie de fait en entrant forcément sur la propriété d'Antoine Blais, et en s'emparant de certains rets soussaisie et sous ma garde, qui avaient été tendus en contravention à l'acte des pêcheries. Ces individus devraient être punis pour en empêcher d'autres de commettre de telles offenses ou des délits du même genre.

Ai visité les stations de la Baie de la Trinité pendant trois jours.

Jusqu'au 1er août il n'a été que peu ou point dardé de saumon, je n'avais pas eu de difficultés avec les sauvages, mais depuis cette date au 12 d'août, ils en ont détruit en grande quantité en conséquence des mauvais conseils que leur a donnés le Père Babel, missionnaire. Je remarquai au Père Babel que j'étais fâché de voir que les sauvages n'avaient violé la loi, au moins ouvertement, que depuis son arrivée; que sa position aurait dû plutôt, suivant moi, le porter à user de son influence pour faire respecter la loi; que la loi serait maintenue et que ceux qui l'avaient enfreinte seraient certainement punis, et qu'ainsi voyant qu'ils avaient été par lui induits en erreur, il perdrait sur eux tout contrôle moral.

L'usage des dards a fait beaucoup de dommage aux locataires, la rivière abondait de poisson, par suite des gros vents qui ont emporté la plupart des rets tendus dans la baie et et la rivière.*

HUGH CHISHOLM.—(*Division Moisie.*)

Mardi, 28 juin.—Ai reçu ma nomination comme inspecteur de pêches, et certaines instructions par écrit du surintendant des pêcheries.

* Cet inspecteur n'a pas fait rapport de la quantité de poisson pris dans les limites de sa station. Les locataires des limites réservées à la pêche à la mouche ont pris au-dessus de 150 saumons. Le locataire de la pêche aux rets a mal réussi, ayant été obligé d'acheter des matériaux qui ont peu servi à sa pêche, et aussi à cause des gros temps qu'on a eus pendant le fort du poisson. La quantité prise aux rets par le locataire est de 479 pièces.

La quantité moyenne de vaisseaux faisant la pêche à la morue et qui fréquentent la rivière Godbout chaque saison, est de 57, petits et gros.

Relativement à l'usage des dards, il est très à regretter que le missionnaire ait agi aussi injudicieusement qu'il paraît l'avoir fait. Sa conduite est tout le contraire de ce que j'ai rencontré chez les autres missionnaires, surtout chez le Père Arnaud, qui paraît être aimé des sauvages et très estimé de tout le monde.

Mes devoirs officiels m'ont mis en rapport avec grand nombre de membres du clergé chez qui j'ai rencontré beaucoup de bonté et d'assistance, et ils paraissent vivement désirer contribuer de toute leur influence et de tout leur pouvoir à la mise en opération de l'acte des pêcheries.

Ai visité différentes goëlettes que j'ai averties de ne point jeter à la rivière les débris de poisson.

Après plusieurs avis, ai porté plainte devant le surintendant des pêcheries, qui condamna à l'amende M. Dominique Lepage, pour avoir jeté des débris de poisson dans la rivière Moisie.

Suis resté à la rivière Moisie jusqu'à la fin de la saison de la pêche au saumon ; ai fait enlever tous les rets suivant la loi.

Conformément à mes instructions, ai cotoyé le rivage jusqu'à Mingan.

A 30 milles à l'est de la rivière Moisie, on rencontre le grand établissement de pêche à la morue de la rivière au Bouleau, exploité par M. Lespérance. On rencontre bon nombre de pêcheurs de morue, de Gaspé et autres endroits sur toute la côte entre la rivière Moisie et Mingan ; on trouve des pêcheurs partout où il y a de la morue ; entre la rivière Moisie et Mingan, il se rencontre neuf rivières qui abondaient autrefois en saumon ; aujourd'hui ce poisson est devenu rare, et il faudrait prendre des moyens pour en prévenir la destruction ; il ne devrait pas être tendu de rets dans les petites rivières. Il a été pris dans la rivière Moisie 175 quarts de saumon, (il s'en prenait autrefois de 600 à 700 quarts, voyez rapport.) Il a été pris cette saison, dans la division Moisie, 38,386 quintaux de morue ; il a été pris très peu de maquereau cette saison. Il y a eu assez de hareng, mais de qualité inférieure. Les baleiniers ont bien réussi ; les baleines ont été nombreuses dans le Labrador. Le capitaine Stewart, de Gaspé, en a tué sept ; les autres en proportion.

Tous les pêcheurs de la côte préféreraient payer une légère rente pour leurs stations si leurs lots étaient délimités par le surintendant, car en ayant des limites déterminées ils seraient à l'abri des empiétements.

DIVISION DE GASPÉ.

BERNARD CONLEY.—(*Douglas Town.*)

Ai été nommé inspecteur de pêches pour le district de Douglas Town, et ai reçu instructions par écrit du surintendant des pêcheries.

Ai fait à différentes reprises la visite de la rivière St. Jean, pour voir si les rets étaient tendus suivant la loi.

Autrefois, un pêcheur prenait 70 quarts de saumon dans la rivière St. Jean.

Il ne devrait pas être permis aux sauvages de darder le saumon ; ils trouvent au Bassin de Gaspé un marché facile pour la vente du saumon dardé.

Les rets à saumon devraient être enlevés vers le 15 de juillet.

Les occupants actuels de stations désirent renouveler leur licence, espérant mieux faire maintenant que les pêcheries sont protégées.

JOHN GEMMEL.—(*Malbaie.*)

Il a été ci-devant détruit beaucoup de poisson dans le township de Malbaie, le saumon et la truite y ayant été pris par toutes sortes de moyens illégaux.

Ai fait à plusieurs reprises la visite de la rivière Barachois, et ai pris tous les moyens d'avertir les pêcheurs de ne point faire la pêche contrairement à la loi, et leur ai en même temps expliqué que l'acte des pêcheries était pour leur avantage et pour laisser croître le poisson, et qu'en observant strictement la loi, ils verraient en peu de temps la côte et les rivières abonder en saumon.

L'automne dernier un individu a pris 64 saumons aux endroits de frai ; je le surveillerai de près cette année.

On devrait défendre de darder l'anguille au flambeau, dans les rivières, comme ce n'est là qu'un prétexte pour éluder la loi.

Je suggère respectueusement qu'on adopte l'inspection obligatoire de tout saumon, et que s'il se trouve dans un quart un poisson dardé, le tout soit confisqué, et le propriétaire puni de l'amende.

JAMES REMON.—(*Division Pabos.*)

Nommé inspecteur de pêches pour le district de Pabos, et reçu instructions par écrit du surintendant des pêcheries au sujet des devoirs de ma charge.

Visité tout mon district et donné avis à tous de pêcher suivant l'acte des pêcheries, dont j'ai expliqué les dispositions.

Reçu plaintes de certaines personnes que l'entrée et le chenal de la Grande Rivière avaient été obstrués. Cette rivière n'est pas comprise dans ma juridiction.

Pris des procédures contre certains individus qui avaient tendu des rets dans les eaux supérieures du Petit Pabos. Ils ont été convaincus et mis à l'amende par le magistrat le plus près.

Il n'y avait pas de passage à poisson sur l'écluse du moulin de la Grande Rivière, appartenant à la compagnie des mines de Gaspé, dont Charles Kelly, écuyer, est l'agent.

Ai averti les pêcheurs de morue qu'ils seraient punis d'une forte amende s'ils continuaient à jeter des débris de poisson dans les rivières à saumon.

Ai notifié les intéressés qu'ils auraient à prendre des licences pour la pêche au saumon, l'année prochaine, ce qu'ils désirent faire.*

WILLIAM PHALEN.—(*Division Port Daniel.*)

Nommé inspecteur de pêches du district de Port Daniel, et visité, suivant instructions, toutes les pêches à saumon de mon district.

A part des pêches de la côte, il y a trois rivières—celle de l'ouest, celle du milieu et celle de l'est.

Le moulin à scie sur la rivière de l'ouest empêche le saumon de monter—le propriétaire est William Carter, écuyer. Il n'y a pas de passage à poisson; suivant mes instructions du surintendant, j'ai signifié au propriétaire un avis imprimé. Il sera construit à bonne heure au printemps, un passage à saumon, aussitôt que les eaux seront basses.

Le moulin à scie sur la rivière de l'est ne nuit point au saumon.

J'ai fait la visite de toutes les pêches le 1er août, et les rets étaient tous enlevés.

Ai averti les pêcheurs de morue de ne point jeter de débris dans les rivières; cet avis créa beaucoup d'excitation, surtout parmi les femmes; les ayant avertis des conséquences, ils crurent qu'il valait mieux se conformer à la loi.

Ai rencontré M. Dimock (inspecteur de pêches pour New-Richmond) au bureau de M. Marlet, avocat, au sujet de l'affaire de M. Hamilton, qu'on disait avoir acheté du saumon dardé des sauvages. M. Dimock poursuivra s'il peut avoir des preuves.

RALPH DIMOCK.—(*Division New-Richmond.*)

Agissant en vertu du pouvoir qui m'a été donné comme inspecteur de pêches, j'ai remonté la Grande Rivière Cascapédiac, et ai fait enlever certains rets tendus plus haut que la ligne de la marée.

Ai visité les pêches de la côte et fait enlever des seines.

Ces rets disparus, les habitants et les pêcheurs m'ont exprimé le plaisir qu'ils avaient de voir l'intérêt que le gouvernement porte aux pêcheries, en empêchant la pêche illicite.

Ai fait placer des ouvertures dans les rets, suivant les règlements.

Suis allé à la rivière Bonaventure, ai fait enlever les rets d'E. Porrier, lesquels n'avaient pas les dimensions qu'exige la loi, et barraient le chenal de la rivière.

Plusieurs rets dans le port étant tendus contrairement à la loi, et quelques-uns n'ayant pas les dimensions voulues, ai fait enlever ceux qui n'étaient pas dans les conditions de l'acte, et fait tendre les autres suivant la loi.

Ai notifié R. Montgomery, écr., de ne point laisser ses hommes jeter les sciures à la rivière. M. Montgomery s'est conformé à la loi et s'est dit content de l'acte.

Ai visité la Petite Cascapédia et trouvé tout bien.

Ai porté plainte devant N. Cavagnah, J. P., contre M. Arsineau, pour avoir tendu ses rets plus au large dans le chenal de la rivière que la loi ne permet—le magistrat a jugé qu'on pouvait prendre les deux tiers de toute la largeur de la rivière.†

* Il n'a pas été donné, pendant cette saison, de licences dans la Baie des Chaleurs, le temps n'ayant pas permis d'en faire la visite.

† Jugement erroné. Il doit être laissé libre une partie du chenal, égale au tiers de toute la largeur du cours d'eau.

Etant convaincu que ces rets interrompaient la navigation et interceptaient le chenal, j'avertis les parties que j'allais faire demander le capitaine Fortin. Bientôt après M. Arsineau vient me trouver et me dit qu'il placerait ses rets à l'endroit voulu, ce qui fut fait et le chenal laissé libre. M. Lynd a pris un saumon de 4 pieds 8 pouces ; tout le poisson pris dans ce district était de belle grosseur.

8 août.—Ai porté plainte contre B. Zest, qui tendait des rets à saumon après l'époque fixée pour cette pêche, et l'accusation étant clairement prouvée devant H. Manderson, J. P., il a été condamné à \$13, et les frais qui ont été payés.

12 août.—Ai fait la visite des bâtisses de R. Montgomery, pour voir s'il avait en sa possession du poisson dardé ; n'en ai point trouvé.

30 août.—Ai saisi 13 saumons dardés par les sauvages.

Septembre.—Obtenu jugement contre James Harrison, pour avoir dardé du saumon. Amende et frais \$13.25, payés.

21 septembre.—Ai saisi dans les bâtisses d'A. Arsineau, deux quarts de saumon dardé, et sur plainte devant N. Cavanagh, écr, J. P., les propriétaires du saumon (M. Lawlor, platrier de Québec, et A. Arsineau) ont été condamnés, et l'amende payée.

Ai remis le poisson dardé à la garde du magistrat, en attendant les ordres du surintendant des pêcheries.

28 septembre.—Pris une sommation contre Louis Meshell, père, et Louis Meshell, fils, pour avoir dardé le saumon ; remis à l'huissier pour être signifiées.

Me suis rendu à New-Carlisle pour l'affaire de M. Hamilton qu'on disait avoir acheté des sauvages du saumon dardé : je crois qu'il y aura preuve suffisante pour convaincre M. Hamilton de l'offense.

Ai notifié les pêcheurs qu'ils aient à prendre des licences le printemps prochain ; ils désirent tous le faire, et que leurs places de pêche leur soient assignées.

Ayant reçu du surintendant des pêcheries instruction de continuer la poursuite portée contre les Meshell ci-dessus mentionnés, j'ai été très redevable au capitaine Fortin, qui envoya ses hommes et les fit amener devant le magistrat, qui les condamna à l'amende sur conviction. L'amende a été payée.

FINLAY COOK.—(*Division Maria.*)

Après avoir été nommé inspecteur de pêches, j'ai remonté la rivière Ristigouche avec A. McEwan, inspecteur de pêches pour la division Nouvelle, ayant entendu dire que les sauvages dardaient le saumon et que les blancs pêchaient dans les rivières. Les sauvages dardaient le saumon en quantité, mais je n'ai pu les en empêcher, parce qu'ils traversent du côté du Nouveau-Brunswick pour vendre leur saumon à Campbelltown. A moins que les deux provinces n'adoptent les mêmes lois sur les pêcheries, il est impossible d'obtenir aucun bon résultat.

Ai visité toutes les pêches de mon district, et je les ai toutes trouvées suivant la loi. Les sauvages ont dardé dans les eaux canadiennes beaucoup de saumon qu'ils transportaient la nuit à Dalhousie et Campbelltown. A la fin de la saison de la pêche aux rêts, j'ai fait la visite de ma division et vu que tous les rets fussent enlevés.

Les pêcheurs veulent et désirent se conformer à la loi qu'ils savent être à leur avantage.

ARCHIBALD McEWEN.—(*Division Nouvelle.*)

Aussitôt après avoir été nommé inspecteur de pêches, j'ai remonté la rivière Ristigouche sur l'avis de John Meagher, M. P. P., les sauvages dardant le saumon en quantité.

Les sauvages ayant eu vent de ma visite, se tinrent du côté du Nouveau-Brunswick. Depuis trois semaines ils avaient dardé beaucoup de saumon au flambeau et l'avaient vendu aux commerçants du Nouveau-Brunswick. Les habitants des deux côtés de la rivière détruisent beaucoup de saumon au moyen de seines, pendant l'époque du frai.

D'ici à ce que le Nouveau-Brunswick adopte les mêmes lois que le Canada, il est à peu près inutile de vouloir protéger la pêche au saumon dans cette division. La pêche aux rets dans la rivière Ristigouche et la Baie des Chaleurs a mieux réussi cette année que depuis longtemps. A la Pointe à la Croix, une pêche a produit en moyenne cent saumons par jour pendant trois semaines.

Il devrait être défendu sous peine de forte amende de darder le poisson ou le pêcher à la dérive.

Ai fait la visite des différentes stations de ma division et ai trouvé les rets tendus suivant la loi, excepté en quelques cas où ils se couvraient.

Les gens sont satisfaits du soin que le gouvernement porte aux pêcheries, et les habitants du Nouveau-Brunswick seraient heureux d'avoir les mêmes lois.

Si toutes les Isles de la rivière Ristigouche appartiennent au Nouveau-Brunswick, il sera difficile de dire quelles sont les pêcheries du Canada et celles du Nouveau-Brunswick; cependant, comme elles se trouvent en grande partie au-dessus du flux de la mer, s'il y avait un pouvoir commun et que les lois fussent assimilées, les difficultés disparaîtraient, attendu que tout le mal se fait plus haut que le reflux et dans les lieux où le poisson va frayer.

THOMAS BOYLE,—(*Inspecteur temporaire de la division du Bassin de Gaspé.*)

Ai commencé par visité le côté nord de la rivière St. Jean.

1er août.—Ai fait la visite des différentes stations de ma division, ai vu que tous les rets fussent enlevés; les gens veulent se conformer à la loi quoiqu'avec répugnance dans certains cas.

Ai remarqué à diverses reprises des flambeaux sur différents points de la rivière; m'y étant rendu, je vis qu'on faisait la pêche à l'anguille.

24 octobre.—Je pris deux hommes qui dardaient la truite, en informai le magistrat le plus près qui les renvoya parce que c'était leur première faute.*

On verra que les baleiniers de Gaspé ont encore bien réussi cette année; la quantité d'huile produite par 27 baleines a été de 1641 quarts; la valeur totale à \$16 le quart est de \$26,256.00.

Ci-suivent les rapports de Gaspé, New Carlisle et des Isles de la Madeleine; le poisson étant généralement exporté à la Méditerranée, aux Indes Occidentales et à l'Amérique du Sud:

GASPÉ.		Quantité.	Valeur.
Poisson.—Séché et fumé		78185½ qtx.	\$236720
do Salé en quarts		2427 do	1928
do Huile		6140 gal.	3042
N. B.—L'huile de baleine est général. portée au marché de Québec.....			
		.....	\$241690
NEW CARLISLE.			
Poisson.—Séché et fumé		52279 qtx.	\$171212
do Salé en quarts.....		14550 do	21468
do Huile		29109 gal.	12216
		.....	\$204896
ISLES DE LA MADELEINE.			
Poisson.—Séché et fumé		12429 qtx.	\$29271
do Salé.....		101380 qrts.	215485
do Huile		27971 gal.	15490
do Peaux (Loup marins, etc.)		5515	5097
		.....	\$265343
QUÉBEC.			
Poisson.—Séché et fumé.....		116 qtx.	\$1272
do Salé.....		175 qrts.	1502
do Huile.....		238 gal.	140
		.....	\$2914
MONTREAL.			
Poisson.—Salé		593 qrts.	\$7473

* J'ai écrit à l'inspecteur pour savoir le nom de ceux qui sont contrevenus à la loi et aussi du magistrat qui les a renvoyés.

La quantité de poisson pris par les vaisseaux des autres pays dépasse celle exportée de chez nous ; et la consommation que nous en faisons peut être estimée à 175,000 qtx.

On ne pourra jamais avoir de rapports corrects, à moins que tous les vaisseaux ne soient obligés de faire une entrée en douane et de donner un état correct. Le tiers probablement des vaisseaux côtiers, qui font le commerce de poisson, viennent au port sans faire d'entrée de leur cargaison, ce qui ne devrait jamais être négligé ; car jamais Québec ne prendra sa place comme grand entrepôt du commerce de poisson, à moins que tous les vaisseaux n'entrent leurs cargaisons en douane et que l'inspection ne soit obligatoire pour toute espèce de poisson.

Le terminus du chemin de fer du Grand Tronc étant maintenant à la Rivière du Loup, l'industrie de la pêche y trouvera une grande facilité, car les marchés du Haut et du Bas-Canada pourront être facilement approvisionnés tous les jours de poisson frais, comprenant le saumon, le maquereau, la morue, le hareng, et presque toutes les espèces de poisson ; ces avantages seraient encore plus grands si le Grand Tronc se rendait à Rimouski ou à Métis.

RICHARD NETTLE,

Surintendant des pêcheries,

Bas-Canada.

APPENDICE No. 33.

RAPPORT ANNUEL DE PIERRE FORTIN, magistrat, commandant l'expédition pour la protection des pêcheries dans le Golfe St. Laurent, pendant la saison de 1859.

La goëlette du gouvernement "La Canadienne" que j'ai l'honneur de commander était prête à partir dès le 7 mai, mais une tempête de vent de nord-est nous retint dans le havre de Québec jusqu'au 10, où le vent s'étant mis au sud-ouest, nous fîmes voile pour le Golfe St. Laurent, et le 14 au matin, nous mouillâmes à Percé.

La neige couvrait encore une partie des côtes du district de Gaspé ; le printemps était tardif, le temps froid. Cependant la morue s'était déjà montrée sur les bancs les plus rapprochés de terre, et nos pêcheurs avaient commencé leur pêche.

Le hareng qui alors sert d'appât pour prendre la morue, était abondant. On me dit que la pêche de ce dernier poisson promettait d'être fructueuse dans la baie des Chaleurs.

Le soir nous partîmes pour les Iles de la Madeleine, et le 16 au matin, nous mouillâmes dans la baie de Plaisance.

Je visitai de suite le havre Amherst, tout rempli de bâtiments de pêche, avec M. Fox, le collecteur du port d'Amherst. On y comptait cent cinquante goëlettes au moins, dont le plus grand nombre de la Nouvelle-Ecosse, surtout du Gut de Canso, et les autres de l'île du Prince Edouard, des Etats-Unis, et des îles de la Madeleine ; et près de cent autres bâtiments étaient déjà partis de ce havre, les uns chargés en plein, les autres à moitié seulement de hareng.

Le hareng avait été aussi abondant cette année dans la Baie de Plaisance, que les années précédentes ; mais nos pêcheurs n'avaient pas réussi à en prendre une aussi grande quantité que l'année dernière, à cause du grand nombre de seines qui furent mises à l'eau et qui s'entre nuisirent.

La pêche du hareng avait commencé un peu plus tôt qu'à l'époque ordinaire, c'est-à-dire vers la fin d'avril. Elle venait de finir, bien que la veille de mon arrivée aux îles on eût encore pris dans un seul coup de seine, assez de poisson pour en charger cinquante petits bateaux.

J'ai déjà dit, dans plusieurs de mes rapports, que ces harengs pris le printemps au moment où ils s'approchaient des côtes pour trouver des eaux peu profondes, où ils peuvent déposer leurs œufs dans des endroits convenables, étaient petits et maigres ; et quoiqu'ils valent moins que ceux pris l'automne, cependant ils n'en forment pas moins un article très-important d'exportation pour les pays chauds, surtout pour les Antilles où les poissons gras ne peuvent se conserver.

On a aussi l'avantage de pouvoir saler ce poisson en grenier ; c'est-à-dire qu'au sortir de l'eau on peut le jeter dans la cale du bâtiment sans l'éventrer ni le nettoyer ; mais il faut avoir bien soin de le couvrir d'une couche épaisse de sel. Il peut ainsi se conserver pendant trois ou quatre semaines et mêmes plusieurs mois ; et c'est dans cet état qu'on le transporte souvent sur les marchés de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis. Mais généralement les pêcheurs rendus chez eux, se font aider de leurs femmes et de leurs enfants, préparent le hareng et le mettent en baril avant de le vendre. Il vaut alors de dix à douze chelins et demi le baril de deux cents livres. En grenier on peut souvent l'acheter pour trois chelins les deux cents livres.

Cette pêche du hareng de printemps, dans la Baie de Plaisance et dans la Baie des Chaleurs, est très-avantageuse, en ce qu'elle est généralement fructueuse et surtout parce qu'elle ne peut nuire en rien à la pêche de la morue qu'elle précède de quelques semaines, et je recommande bien fortement aux armateurs canadiens, qui arment pour la pêche, d'expédier leurs bâtiments à la fin d'avril pour la pêche du hareng aux Isles de la Madeleine, et d'aller vendre le produit de cette pêche à Halifax, où, pour le prix de leur charge de hareng, ils pourront souvent se procurer leurs fournitures de pêche et leur sel pour toute la saison.

Les goëlettes du havre Amherst et du havre aux Maisons, équipées pour la chasse du loup-marin sur les glaces flottantes, dans le golfe St. Laurent, étaient de retour de leur campagne, si pleine de dangers, depuis le commencement de mai, avec, depuis deux cent cinquante jusqu'à six cent cinquante dépouilles de ces amphibies, chacune. Plusieurs d'entre elles avaient été obligées d'aller très-loin pour trouver les glaces, les unes s'étaient rendues dans le détroit de Belle-Isle, les autres avaient gagné la pleine mer, au large de l'Isle du Cap Breton, et on avait à regretter la perte d'une goëlette toute neuve que les glaces avaient broyée en morceaux au large de Sydney. Heureusement l'équipage du bâtiment avait pu être recueilli par une autre goëlette qui naviguait de compagnie.

On estime le produit de la chasse du loup-marin cette année aux Isles de la Madeleine, à six milles dépouilles, valant plus de vingt mille piastres, réparties entre deux cent quatre-vingt pêcheurs environ.

Ces derniers ne peuvent pas généralement se livrer à la pêche du hareng, parce que, lorsque ce poisson parait, ils sont occupés à fondre leur huile.

En arrivant aux Isles de la Madeleine, je fus appelé pour siéger dans un cas d'assaut et batterie, et le 19 je réglai une difficulté survenue entre deux pêcheurs, à propos de dommages causés à un bateau de pêche par une goëlette.

J'ai déjà dit qu'il y avait environ cent cinquante goëlettes dans le havre Amherst à mon arrivée aux Isles de la Madeleine. On sait que le port d'Amherst est petit et peu profond, n'ayant que neuf pieds à son entrée, qui est très-étroite. Il fallait faire mouiller ces cent cinquante bâtiments en ordre, et dégager la passe pour permettre aux bâtiments d'entrer et de sortir sans obstacle ; et aussi (et c'était le plus important) empêcher les bâtiments de jeter leur lest dans le havre.

C'est ce que je fis.

On me dit bien qu'il avait été jeté du lest avant mon arrivée, mais alors il n'y avait personne pour veiller à la mise en force des clauses de l'acte des pêcheries, et on ne put trouver les coupables, mais maintenant on espère arrêter cette pratique très-nuisible, même lorsque je suis absent des isles, depuis que la municipalité des Isles de la Madeleine a nommé un gardien du havre, dont le devoir sera de surveiller les bâtiments mouillés dans le port, et de faire rapport de toute infraction à la loi.

Le 19, après avoir laissé à terre un de mes officiers, M. F. Bouchette, avec quatre hommes, pour prêter assistance au collecteur de la douane et pour veiller au maintien de l'ordre dans le port pendant mon absence, nous partons pour la Baie des Chaleurs.

Le lendemain nous mouilliâmes à Paspébiac.

Il y avait dans cette rade, quatre trois-mats-barques, trois bricks, quatre bricks-goëlettes et sept goëlettes. Tous ces bâtiments étaient employés, soit à la pêche, soit à apporter les marchandises et les fournitures de pêche d'Europe, soit à transporter le poisson séché aux marchés étrangers.

Deux d'entr'eux se préparaient à partir pour le Brésil, avec des chargements de morue séchée et mise en barils et pressée.

J'offre mes services au collecteur de la douane et aux autres officiers publics, et après avoir laissé au maître charpentier de la maison Robin, les mesures d'un mât de hune de misaine, pour remplacer celui qu'un coup de vent nous avait emporté le 16 mai au matin, nous partons le 21 et arrivons le même jour à New-Richmond.

Le 22, je me rends au village Indien de la pointe de la Grande Rivière Cascapédiac, et j'explique aux sauvages assemblés la loi des pêcheries, et surtout les règlements passés par le gouverneur en conseil pour régler la pêche du saumon. Ils paraissent tous assez contents de ces règlements, excepté pourtant de la clause qui leur défend de vendre le poisson qu'ils auraient pris au dard et au flambeau ; cependant, ils n'en promettent pas moins de les observer. Puis je vois M. Dimock, magistrat très capable et très zélé, établi sur la Grande Rivière Cascapédia. J'apprends de ce monsieur qu'il n'a pas été pris, à sa connaissance, un seul saumon dans la Grande Rivière Cascapédia l'année dernière, après le mois de juillet, et que ce printemps on a vu ce poisson descendre à la mer par centaine, et en plus grande abondance que jamais ; ce qui prouverait en effet qu'on n'avait pas pêché le saumon comme autrefois pendant l'automne et l'hiver, et qu'on ne l'avait pas dérangé dans les endroits où il s'était rendu pour déposer ses œufs et remplir l'acte important de la reproduction.

Et M. Dimock me promet de plus de veiller autant qu'il sera en son pouvoir, à ce que les règlements de pêche soient observés.

Le 23, je me rends à Bonaventure, où je vois les principaux habitants de l'endroit.

M. Kavanagh, juge de paix, me dit que mes visites de l'année dernière dans la rivière Bonaventure, ont eu l'effet d'empêcher en grande partie, la destruction illégale du saumon.

Je distribue des copies de l'acte des pêcheries, et partout on me promet qu'on veillera à ce que ses différentes clauses soient mises en force.

Le soir je me rends à Paspébiac, où je reste jusqu'au 27.

On avait commencé à prendre du caplan à Paspébiac et à New Carlisle. On s'en servait un peu comme d'appât pour la morue ; mais la plus grande quantité était employée comme engrais, et on dit qu'il fertilise la terre au plus haut degré.

A Carleton, à Maria et à la Rivière au Caplan, la pêche du hareng avait été assez bonne ; à Bonaventure et à Paspébiac, elle avait été médiocre.

Partout sur la côte de la Baie des Chaleurs, il se préparait des expéditions pour la pêche de la morue sur la côte nord du fleuve et du gofe St. Laurent. Mais c'est surtout Bonaventure, Paspébiac et le Port Daniel qui fournissent le plus grand nombre de pêcheurs qui, le printemps, laissent leurs demeures et leurs familles pour aller se livrer aux rudes travaux de leurs métiers sur la côte si inhospitalière du Labrador, mais en même temps si riche en poissons de la plus belle espèce, pour ne revenir que l'automne avec les produits de leur pêche.

Cette année on y allait en plus grand nombre que jamais, vû que la pêche de la morue y avait été bonne depuis quelques années. On apportait les bois et tout ce qui était nécessaire pour y faire des établissements nouveaux.

Le 28 au matin, nous touchons à Percé, puis le soir nous nous rendons au Bassin de Gaspé.

Le 29, je vais à l'Anse-aux-Cousins et à l'Anse-aux-Morts voir les sauvages qui y sont établis au nombre de sept à huit familles, et qui font la pêche du saumon dans les rivières sud-ouest et nord-ouest de Gaspé. Je leur explique les différentes clauses de l'acte des pêcheries qui ont pour objet de préserver le saumon ; je m'appuis surtout sur celles qui défendent de prendre du saumon après le premier d'août, et qui, tout en permettant aux sauvages la pêche avant cette époque en se servant du dard et du flambeau, cependant leur interdisent le droit d'en vendre le produit aux blancs.

Cette dernière clause de la loi rencontre beaucoup d'opposition parmi les sauvages, et je prévois qu'il sera bien difficile de la faire observer, parce que je sais qu'ils peuvent porter leur saumon dardé au Bassin de Gaspé pendant la nuit, et que là ils trouvent facilement des personnes qui, pour quelques marchandises de peu de valeur, non seulement le leur achètent,

mais encore les paient d'avance pour aller en pêcher d'autre, lorsqu'elles savent que cette pratique est défendue par la loi, et qu'acheter le poisson pris au dard c'est encourager la destruction presque inutile du poisson le plus beau que nous ayons. On sait que les saumons qui ont été marqués par les dards ne se vendent guère que moitié prix.

Etant obligé de partir pour les Isles de la Madeleine, pour me trouver là pendant la pêche du maquereau, je ne puis de suite donner des licences de pêche pour le saumon et la truite dans les rivières qui se jettent dans la Baie de Gaspé, conformément aux instructions reçues à cette effet du bureau des terres de la couronne, et datées de Toronto, le 11 mai 1859, mais je fais afficher des notices annonçant que je reviendrai vers le 12 juin, et qu'alors je m'occuperai de cette affaire.

Plusieurs bâtiments venus d'Europe avec du sel et des fournitures de pêche se trouvaient dans le Bassin de Gaspé.

Le 30 mai, à 3 heures P.-M., nous levons l'ancre, et le lendemain vers midi, nous mouillons dans la Baie de Plaisance.

Pendant mon absence, l'officier que j'avais laissé à Amherst, avait bien réussi à maintenir l'ordre et la paix dans le havre. Il n'avait pas eu connaissance qu'il eût été jeté aucun lest dans le port.

Mais on se plaignait de ce que plusieurs bâtiments mouillés dans la baie gênaient nos pêcheurs et les empêchaient de tendre leurs rets à maquereau d'une manière avantageuse pour eux. On disait même que les équipages de ces bâtiments allaient pendant la nuit visiter les filets mouillés près d'eux et s'appropriaient le poisson qu'ils y trouvaient. Mais on n'avait pas de preuve de cette accusation.

Le 1er juin, dès 6 heures du matin, nous étions sous voile, et j'allais visiter dix goëlettes de pêche mouillées, les unes dans la Baie de Plaisance, les autres en dehors. Je fis partir les premières; puis je distribuai à toutes des copies de l'acte des pêcheries, et j'avertis les équipages de ne pas jeter de débris de poisson à l'eau dans les pêches, et de ne pas tendre de lignes de fonds à l'eau en contravention à la loi.

Depuis ce jour jusqu'au 9, que je quittais les Isles de la Madeleine, je m'occupai, avec mes officiers, à mettre en force les règlements passés par le Gouverneur en conseil dans le mois de mai dernier, et qui s'appliquent spécialement aux Isles de la Madeleine et surtout à la Baie de Plaisance.

Il s'agissait de tenir libre l'entrée du havre Amherst et cette partie de la Baie de Plaisance qui se trouve vis-à-vis, de même que le chenal de Sandy-Hook, et d'empêcher que les filets ne fussent tendus à moins de deux cents verges les uns des autres, tout cela dans le but de laisser un passage libre aux poissons pour pouvoir se rendre jusqu'aux rivages, et aux bâtiments pour entrer dans le havre.

On comptait près de trois mille rets dans la Baie de Plaisance; le plus grand nombre appartenait aux pêcheurs étrangers.

Il y avait, comme je l'ai déjà dit, dans le port d'Amherst, environ cent cinquante goëlettes, dont cent à peu près avaient fait la pêche du hareng. Les équipages de ces bâtiments réunis ne se montaient pas à moins de quinze cents hommes, dont une partie n'était jamais venue aux Isles de la Madeleine. Un grand nombre ne connaissait pas l'acte des pêcheries, presque tous ignoraient les nouveaux règlements de pêche. Il fallait les leur faire connaître et surtout les leur faire observer.

Nous nous mettons à l'œuvre mes officiers et moi. Presque tous les matins nous appareillons et nous allons croiser dans le chenal que nous voulons conserver libre. A ceux que je vois occupés à pomoyer leurs rêts, je dis de les placer en dehors des limites que j'ai fixés, d'après les règlements de pêche, aux moyens de bouées; (ce qu'ils font lorsque le mauvais temps ne les empêche pas de sortir du havre,) et je fais lever par mes hommes les rets dont je ne puis découvrir les propriétaires et les fais placer dans les endroits où la pêche était permise, tout en voyant bien à ce qu'ils ne fussent pas endommagés. Et j'eus le plaisir de m'assurer, après quelques jours, que non seulement la navigation n'était pas gênée dans la Baie de Plaisance, mais qu'aussi il y avait entre chaque filet tendu l'espace suffisant requis par la loi.

Dans le havre, les bâtiments étaient mouillés en ordre, de manière à ne pas en gêner l'entrée, et l'ordre et la tranquillité n'avaient jamais cessé d'y régner.

Mais malgré toutes ces précautions pour assurer au maquereau l'entrée libre de la baie,

très peu de bancs de ce poisson s'y montrèrent, à cause des vents fréquents d'ouest et de sud-ouest qui, au dire des vieux pêcheurs, les retiennent au large.

Il aurait fallu que le vent eût soufflé de l'est, alors le poisson aurait été forcé de chercher abri et refuge dans la baie.

Cette pêche du maquereau ne donna donc que des résultats médiocres. Quelques pêcheurs dont les filets se trouvaient placés sur le passage de bancs de maquereau, purent en capturer une assez grande quantité pour se rembourser de leur frais d'armements ; mais le plus grand nombre ne prirent que quelques quarts de poisson.

C'était une grande perte pour une foule de pauvres pêcheurs qui, dans l'espérance de faire de gros profits, (le maquereau était rare sur les marchés d'Halifax et de Boston, et se vendait très cher) avaient fait des armements considérables, et plusieurs au-delà de leurs moyens.

Voilà plusieurs années que des centaines de pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et surtout du Gut de Canso, viennent tenter la pêche du maquereau dans la Baie de Plaisance, avec de grands armements (quelques pêcheurs ont jusqu'à cinquante filets chacun) et qu'ils ne réussissent pas très bien. Cette année ils y sont venus plus nombreux que jamais, mais, comme je l'ai dit, la chance n'a favorisé que peu d'entre-eux.

Aussi se sont-ils découragés et on s'attend à ne voir qu'un petit nombre de bâtiments l'année prochaine dans le mois de juin aux Iles de la Madeleine.

On estime que le produit de la pêche du maquereau dans la Baie de Plaisance ne dépassera pas. —

Le 9, un grand nombre de filets étaient déjà levés. Depuis quelques jours il ne se prenait presque plus de poisson, on considérait la pêche comme terminée.

Des affaires m'appelant ailleurs, je donnai l'ordre du départ et le lendemain soir nous mouillâmes au Bassin de Gaspé, après avoir touché à Percé.

Dès le 11, je m'occupai des pêches de saumon et de truite dans les rivières de Gaspé. Je commençai par la visite des stations de pêche du Bassin de Gaspé ; puis les jours suivants j'allai dans les rivières du sud-ouest et du nord-ouest et de St. Jean. J'examinai chaque station de pêche à saumon. Je fis lever les filets qui se trouvaient trop rapprochés les uns des autres, et exigeai qu'il y eût entre tous ceux qui restèrent à l'eau au moins un espace de deux cents verges, et je vis à ce que le chenal principal de la rivière ne fût pas obstrué. Puis j'accordai à chaque occupant de station une licence pour faire la pêche du saumon et de la truite. Je fixai les limites de chaque pêche en aval comme en amont, afin d'ôter tout sujet de dispute entre les pêcheurs voisins, et j'exigeai pour prix de chaque licence une somme proportionnée à l'importance et à la valeur de chaque station. Aux occupants de pêche située à l'entrée de la rivière, et où il se prenait plus de poisson, je fis payer plus et aux autres moins.

Le 16, j'envoyais mon grand canot, sous le commandement d'un officier, à la Péninsule, pour examiner les stations de pêche de cet endroit et pour avertir les pêcheurs de venir à bord prendre leurs licences, lorsque vis-à-vis le Bluff, il fut assailli par un grain violent de nord-ouest qui le fit chavirer, et sur les sept hommes qu'il portait quatre seulement purent se sauver.

Les secours les plus énergiques et les plus empressés furent portés par le capitaine H. Boulanger dont la goëlette (*L'Eugénie*) se trouvait mouillée par un heureux hasard près du lieu de l'accident, mais trois des marins avaient disparu pour toujours sous les eaux.

Je me rendis de suite avec le capitaine Bernier à l'endroit du sinistre ; nous fîmes des efforts pour repêcher les corps, mais sans succès.

Les jours suivants les canots draguèrent dans un rayon d'un demi-mille environ, et le 18, dans l'après midi, le corps de Calixte Fortin fut repêché.

Nous l'enterrâmes le 19, dans le cimetière de Gaspé ; puis après avoir donné des instructions pour que les corps des autres marins fussent enterrés d'une manière convenable s'ils étaient retrouvés, je donnai l'ordre de partir pour la côté nord du fleuve et du golfe St. Laurent. A 8 heures P. M., nous doublâmes le cap Gaspé, puis le lendemain soir nous mouillâmes près de Mingan.

Le 20, je visite la rivière de Mingan. La compagnie de la Baie d'Hudson n'y a pas tendu de rets cette année, et les eaux y sont si hautes qu'il n'est presque pas encore monté de saumon.

M. Anderson, un des officiers supérieurs de la compagnie de la Baie d'Hudson, me transmet une déposition de M. Comeau, un agent de la même compagnie, dans laquelle ce monsieur se plaint de ce que des pêcheurs (qui sont tous des pêcheurs britanniques) font la pêche dans les rivières de la Seigneurie de Mingan et près des côtes. M. Comeau prétend que les propriétaires de la Seigneurie de Mingan, ont, dans les limites de la dite Seigneurie, le droit *exclusif* de *chasse* et de *pêche*, et que la compagnie de la Baie d'Hudson, comme locataire de la Seigneurie en question, doit jouir du droit exclusif des propriétaires.

Or, comme mes instructions portaient que je devais donner des licences de pêche pour faire la pêche du saumon et de la truite dans toutes les rivières de la côte nord comme de la côte sud, de même que dans celles de la Seigneurie de Mingan occupée par la compagnie de la Baie d'Hudson, je ne pus prendre connaissance de la plainte de M. Comeau, mais je profitai de l'occasion pour dire à M. Anderson que je protégerais, autant qu'il serait en mon pouvoir, les propriétés de la compagnie.

Le 22, dans l'après-midi, je visitai les établissements de pêche de la Longue Pointe donc voici une liste, en commençant par l'est ;

Stations.	NOMS DES OCCUPANTS.	Nombre d'hommes employés.	Nombre de bateaux.
1	P. Vautier.....	13	4
2	Joseph Béliveau.....	6	2
3	Daniel Bisson.....	6	2
4	Placide Aspino.....	6	2
5	Clem. Homes.....	9	3
6	Edouard Huart.....	9	3
7	James Walker.....	15	5
8	Jean Albert.....	6	2
9	Philippe Bisson.....	9	3
10	Patrick Day.....	5	2
11	Clarence Hamilton.....	50	20
12	Pierre Béliveau.....	9	3
13	Richard Mauger.....	9	3
14	John Baudin.....	3	1
15	Peter Couture.....	6	2
16	Réné Dupuis.....	2	1
17	Pierre Saint Cœur.....	8	3
18	Jean Marie Deschênes.....	2	1
19	Hilarion Roy.....	18	4
* 20	Antoine Roussy.....	8	3
		199	69

Stations situées un mille et demi ouest de la Longue Pointe.

Stations.	NOMS DES OCCUPANTS.	Nombre d'hommes employés.	Nombre de bateaux.
1	Thadée Leblanc.....	3	1
2	Edouard Leblanc.....	3	1
3	Jean Basque.....	6	2
4	Pierre Rousseau.....	2	1
		14	5

Je ferai remarquer que sur cette partie de la côte, il n'y avait l'année dernière qu'un seul établissement avec huit bateaux de pêche.

La morue ne s'était pas encore montrée à la Longue Pointe ; aussi nos pêcheurs étaient-ils obligés d'aller pêcher à la rivière St. Jean, c'est-à-dire à une distance de dix à douze milles, mais ils trouvaient la morue en assez grande abondance sur les fonds.

Le 23 dans l'après midi, je m'arrêtai à la rivière au Tonnerre, où étaient mouillées quinze goëlettes de pêche de Gaspé, de Québec et des Iles de la Madeleine.

Il s'était formé dans cet endroit trois établissements de pêche nouveaux, dont deux appartenait à des pêcheurs de St. Thomas.

J'arrangeai une difficulté survenue entre deux pêcheurs à propos de la possession d'une station de pêche.

Le caplan avait paru à la rivière au Tonnerre vers le 15 juin, et la morue quelques jours après, mais pas en grande abondance, et les pêcheurs se plaignaient beaucoup du manque de poisson sur les fonds de pêche depuis. Nous partîmes le soir, et le 25 au matin, nous mouillâmes à la rivière Moisie.

Je vis de suite M. Holliday, le locataire de la rivière Moisie, et après avoir pris des renseignements sur le nombre des pêcheurs qui pêchaient dans la rivière en contravention à la loi, et sur les endroits où je pourrais les trouver, je me suis mis en devoir d'exécuter mes instructions et de le mettre en pleine possession de la rivière, en obligeant les pêcheurs qui y avaient des rets à les lever.

Je remontai la rivière dans l'après-midi, et je rencontrai les pêcheurs suivants :

Francis Mabee, avec 2 rets, avait pris	5	barrils de saumon,
Germain Dupuis, " 3	8	" "
Félix Poirier, " 5	12	" "
James McIsaac, " 2	5	" "
Arthémise Béliveau, " 3	8	" "
James Thompson, " 2	3	" "
James Cunning, " 3	5	" "
John Adams " 5	12	" "

Je campai le soir près de la station de John Adams, à huit milles de l'entrée de la rivière.

Le lendemain, je vis les pêcheurs dont les noms suivent :—

Philippe Renouf, avec 2 rets, avait pris	5	barrils de saumon.
Hugh Cunning, " 3	4	" "
C. Mercier, " 2	2	" "
Nazaire Dupuis, " 2	7	" "

J'arrivai à midi au camp de MM. Williams et Bacon, situé à seize milles environ de la mer et à un mille en bas des premiers rapides. Ces messieurs ont acheté du gouvernement le droit de pêcher le saumon à la mouche. Ils étaient rendus là depuis quinze jours ; mais les eaux étaient encore si hautes qu'ils n'avaient pas encore pu prendre un seul poisson.

Le lendemain, après m'être assuré qu'il n'y avait pas de rets en amont de ceux de Nazaire Dupuis, je descendis la rivière. Je visitai de nouveau les stations de pêche. On avait mis tous les filets à terre et on avait aussi enlevés les piquets qui les supportaient. Je vis sur la rive est les pêcheurs Talbot et Glasgow.

Le premier, avec 5 rets, avait pris 6 barrils de saumon.

Le dernier, " 5 " 20 saumons.

Je fis lever et mettre à terre par mes hommes, un des filets de Cunning et Thompson. P. Talbot et F. Mabee, levèrent les leurs par mes ordres.

Le 28 je m'occupai d'un cas d'assaut et batterie. Le défendeur condamné à dix piastres d'amende et les frais, ou, à défaut de paiement, à six jours de prison, paya de suite.

J'eus le plaisir de rencontrer MM. Nettle et Witcher, qui venaient d'arriver à la rivière Moisie, après avoir visité les stations de pêche de toute la partie ouest de la côte du fleuve St. Laurent jusqu'aux Sept Iles, et donné des licences à ceux qui pêchaient le saumon.

J'envoyai dans l'après-midi un de mes officiers faire lever les derniers filets qui restaient dans la rivière (outre ceux de M. Holliday) ceux de Cunning et de Thompson.

Monsieur Holliday se trouvait alors en pleine possession de la rivière Moisie.

J'avais pu remplir mon devoir sans éprouver de résistance de la part des pêcheurs (d'ailleurs toute résistance eut été impossible), mais non sans causer beaucoup de mécontentement parmi la plupart d'entre-eux.

A 4 heures p. m., nous levons l'ancre

Le 29, dans l'après-midi, je débarquai à Fall River, où MM. L'Espérance et Cie., ont fondé un nouvel établissement de pêche. Ils y donnent de l'occupation à dix-huit hommes dans six bateaux.

La rivière dont l'entrée large de quarante brasses est défendue par un banc de sable sur lequel on trouve neuf pieds d'eau à mer haute, et quatre pieds seulement à mer basse, peut abriter, comme il faut, une dizaine de goëlettes. Le bassin formé d'un côté par le banc et de l'autre par les rapides à une profondeur de huit pieds, a trois brasses d'eau à mer basse.

C'est la première fois qu'on tente la pêche à la morue à Fall River, qui, comme quelques anses voisines, promet de devenir une excellente station de pêche.

Le lanson y avait paru le 16 mai, le caplan le 20 et la morue le 15 juin. Et tous ces poissons continuaient à se tenir près des côtes en abondance.

Les pêcheurs de MM. L'Espérance et Cie., avaient jusqu'alors très bien réussi et fait bonne pêche.

Le soir nous continuons notre route et le lendemain à 11 heures A. M., nous mouillons à Shelldrake, malgré une mer affreuse.

Je débarque dans l'anse Legros, et j'obtiens des pêcheurs que j'y rencontre, les renseignements suivants :

Dans la rivière Manitou sont établis Josiah Bebee, James Dow et William Ramier, avec 4 bateaux et 12 hommes, et dans une anse à un mille plus à l'est, W. Bebee avec 5 bateaux et douze hommes.

Dans Shallop River, il y a les établissements suivants :

RIVE OUEST.

1er établissement—Abraham Lebrun, 4 bateaux, 13 hommes.

2me do —Philippe Vibert, 7 do 21 do.

RIVE EST.

1er établissement—Philippe Le Gresley, 5 bateaux, 15 hommes.

Je trouve dans Gibraltar Cove les nouveaux établissements suivants :

1er établissement—Abraham Lebrun, 7 bateaux, 27 hommes.

2me do —Charles Leclerc, 5 do 14 do.

DANS L'ANSE LEGROS.

Savage et LeGros, 5 bateaux, 14 hommes.

ET DANS PHILIP'S COVE.

1er établissement—Philip Mabee et fils, 3 bateaux, 11 hommes.

2me do —John Verdon, 4 bateaux, 12 do.

A Shelldrake, que je visite dans l'après-midi, il y a les mêmes établissements que l'année dernière, auxquels il faut ajouter deux nouveaux appartenant à Clavet et à Joncas. Le premier emploie 5 bateaux et 15 hommes, le dernier 4 bateaux et 14 hommes.

M. Robert Loisel, propriétaire d'un établissement de pêche dans la rivière au Tonnerre, vient à bord porter plainte contre le nommé Frédérick Obus, pêcheur, qui a déserté son service. Je prends la déposition du plaignant, j'émane un ordre que je mets entre les mains d'un de mes marins. Obus comparait le même soir et se déclare coupable, et comme il consent à retourner à son ouvrage je ne le condamne qu'à une légère amende.

Le 1er juillet, je donne des licences de pêche pour le saumon et la truite à John Lebrun, Philippe Touzel et à John et Elias Collas.

J'arrange une difficulté entre le capitaine LeCornu et M. Gallichon, de Shelldrake, puis je me rends à Hope Cove, situé à un mille plus à l'Est que la rivière au Tonnerre. J'y trouve les nouveaux établissements suivants de pêche à la morue, en commençant par l'ouest.

1er établissement—Donald Ross, - - 2 bateaux, 6 hommes.

2me " —John et F. McCrae, 2 " 8 "

3me " —Louis Vignet, - - 3 " 11 "

4me " —Pierre Gignac, - 2 " 7 "

5me " —Augustin Gignac, 4 " 12 "

Je me rends ensuite à l'isle Jupitagan, où sont établis Charles Robson et Cie., avec 4 bateaux et 12 hommes; puis je débarque à la rivière Jupitagan. Cette rivière n'a pas plus de 50 pieds de large à son embouchure où sont des rapides que les bateaux ne peuvent franchir. Elle s'élargit ensuite et devient plus profonde jusqu'aux chutes situées à un mille de la mer et qui ont de vingt-cinq à trente pieds de hauteur.

James Girard établi à Jupitagan, depuis plusieurs années, fait la pêche au saumon dans la rivière; il y prend de 6 à 10 quarts par année. Je lui accorde une licence.

Je continue la visite des établissements de pêche dans Bridge Point Cove, où j'en trouve deux nouveaux, celui de Joseph Arsenault, avec 3 bateaux et 11 hommes, et celui de André Arsenault, avec 2 bateaux et 7 hommes.

Dans Magpie Hill Cove, il y a les mêmes établissements que l'année dernière; de même que dans l'endroit important appelé Rambler's Cove.

Dans l'anse située à un quart de mille plus à l'est, il y en a un nouveau, celui de Romain Joseph, avec 2 bateaux et 7 hommes.

Enfin je visite l'établissement de John Ross, au fond de la baie de Magpie, qui donne de l'occupation à 20 hommes avec 8 bateaux, puis je me rends à la rivière Magpie, où John Girard fait la pêche du saumon depuis quelques années. Je lui donne une licence de pêche. La rivière Magpie produit de 30 à 60 quarts de saumon par année. A 10 heures p. m., nous allons mouiller à la Longue Pointe.

Dans tous les endroits que je venais de visiter, la morue, le caplan et le lanson s'étaient montrés sur les bancs et près des côtes à l'époque ordinaire, mais pas en égale abondance partout.

Ainsi tandis qu'il se prenait beaucoup de morue à la rivière Moisie et à Fall River, la pêche était médiocre à Shallop River et à Shell Drake. A la rivière au Tonnerre, elle est encore moins bonne, mais plus à l'est dans la baie de Magpie et à la rivière St. Jean, nos pêcheurs étaient plus heureux.

Les vents d'ouest et de sud-ouest qui viennent du large et soulèvent une telle mer le long de la côte nord, que nos pêcheurs ne peuvent pas alors tenir sur les fonds de pêche, avaient été très fréquents depuis le printemps, et quelque fois les bateaux montés par les hommes les plus vigoureux n'avaient pu sortir des havres qu'une ou deux fois par semaine.

Les résultats de la pêche à la morue sur cette partie de la côte nord n'étaient donc pas favorables, mais elle pouvait encore bien s'améliorer, car nous n'étions encore qu'au commencement de l'été.

Partout où j'étais allé, l'ordre et la tranquillité régnaient.

A la Longue Pointe, où je débarquai le 2 juillet, la morue n'avait pas encore paru. Dans l'après-midi, je me rends à Mingan.

Le lendemain qui est un dimanche, cinquante goëlettes occupées depuis quelques semaines à la pêche de la morue sur le banc de Mingan, viennent mouiller dans le havre de Mingan, quinze sont des Etats-Unis et les autres de la Nouvelle Ecosse.

Dans l'après-midi, Son Excellence le Gouverneur Général Sir Edmund Head me fait l'honneur de venir visiter "*La Conadienne*," avant de s'embarquer sur le steamer "*Napoléon*," qui part pour Québec.

Dans la matinée, la Goëlette "*Lucknow*" d'Halifax, avait abordé, en entrant dans le havre de Mingan, une goëlette appartenant à un sauvage du nom de Philippe, et lui avait rompu son grand mât et son bâton de foc. Celui-ci était venu porter plainte; je vais à bord et après avoir pris les informations nécessaires, j'arrange l'affaire; le maître de la "*Lucknow*," va remplacer le mât et le bâton de foc de la goëlette du sauvage.

Le 4 juillet je me rends dans la rivière St. Jean.

Je trouve à l'entrée de la rivière et même plus haut un grand nombre de rets tendus en contravention à l'acte des pêcheries, les uns n'ayant pas entre eux la distance nécessaire, (deux cents verges), les autres trop rapprochés du milieu du chenal.

Je fais lever immédiatement les premiers et je donne des instructions pour tendre les derniers suivant la loi; puis je donne des licences de pêche aux maîtres de ces rets, faisant payer chacun suivant l'importance et le site de sa station.

Le lendemain je vois les pêcheurs qui tendent aux pieds des rapides, et après m'être assuré qu'il y avait la distance nécessaire entre chaque station, je leur donne aussi des licences.

Avant de quitter la rivière St. Jean, je donne aux pêcheurs des copies de l'acte des pêcheries, et je nomme M. Thomas Boyle, du bassin de Gaspé, pour veiller à l'observance de ses différentes clauses.

A 8 heures P. M., nous levons l'ancre et nous nous dirigeons vers Natashquan, où nous arrivons le 7 au matin.

Il y a dans le havre à la Frégate, les établissements suivants :

1er établissement à Edouard de Laparelle et frères, emploient 18 hommes, 6 bateaux.

2nd " " à W. Lamfetty " 10 " 3 "

3me " " à John Hogan " 4 " 2 "

Je trouve dans le petit havre les bâtiments suivants :

Goëlette.	Partis de	Maître.	Equipag.	Bateaux.	Morue.
May Flower.....	Gaspé	David Beard.....	10	3	18000
Free Town.....	Isles de la Madeleine.....	Joseph Bourgeois.....	8	2	25000
Marie Alma.....	Do.	Septime Bernier.....	10	3	23000
La Perle.....	Eboulements.....	Zephirin Gagnon.....	10	3	19000
Mary Margaret.....	Isles de la Madeleine.....	Jean Vignault.....	8	2	17000
Lucie.....	Cap Breton	Lazare Leblanc.....	10	3	18000
Marie Hart.....	Chéticamp.....	Michel Maillet.....	11	3	40000
Euphrosine.....	Do.	Gilbert Hoche.....	8	2	26000
Clotilde.....	Do.	Jean Ramart.....	10	3	37000
Triton	Isles de la Madeleine.....	Charles Montigny.....	8	2	20000
Adelaide	Do.	Jean Boudrault.....	8	2	17000
Marie Louise.....	Do.	Jean Boudrault.....	8	2	23000
Espérance.....	Do.	Jean Vignault.....	8	2	14000
			117	32	297000

Toutes ces goëlettes font la pêche de la morue vis-à-vis la Pointe de Natashquan.

Voici les renseignements que me donne M. E. de Laparelle.

La morue avait paru à l'époque ordinaire, vers le commencement de juin. Elle avait été abondante ; mais le mauvais temps et les vents du large avait nui considérablement aux pêcheurs qui n'avaient pu faire qu'une pêche médiocre.

Vers la fin de juin, il y avait eu jusqu'à 80 goëlettes à Natashquan.

Depuis quelques jours la morue affluait moins vers le rivage.

Dans l'après midi, j'allai visiter la station de pêche à saumon de la grande rivière Natashquan, et le lendemain, le 8, après avoir vu que tous les rets étaient tendus selon la loi, je donnai des licences aux pêcheurs suivants :

Samuel Foreman.....	Nouvelle Ecosse.....	6 Stations.....	\$30
Alexander Rumkey.....	Do.	6 do.	30
Edward Quigley.....	Gaspé.....	6 do.	30
Stephen Maloney & Co.....	Gaspé.....	3 do.	15
Robert Stanley.....	Gaspé.....	3 do.	15
			\$120

Les saumons avaient abondé dans la rivière Natashquan. Il en avait déjà été pris près de 250 barils. J'apprends qu'il y a deux pêcheurs tendant des rets à saumon à 16 milles en haut, mais je n'ai pas le temps d'aller les voir, la rivière étant trop rapide et pleine de bancs de sable et difficile à remonter.

Je prends ensuite la déposition de Robert Baird, de la goëlette " *May Flower*," qui se plaint de ce que la goëlette américaine " *Ohio*," maître, Allan Lavander, naviguant sur les bancs de pêche, était venue quelques semaines auparavant aborder son bateau de pêche où il se trouvait à l'ancre, occupé à la pêche, l'avait fait chavirer et avait mis sa vie et celle

de son pêcheur en grand danger, et de plus avait considérablement avarié son bateau qui, depuis, n'avait pas servi. Allan Lavander est assigné pour paraître le lendemain. Le 9 au matin, Baird et Lavander viennent à bord de "*La Canadienne*," et j'arrange l'affaire par arbitrage. Le défendeur paie au plaignant huit dollars et dix cents de dommages.

Sept goëlettes de Province Town, États-Unis, faisaient la pêche, à l'ancre, sur le banc de Natashquan. Nos pêcheurs étaient très mécontents de ce que ces bâtiments restaient sur les fonds de pêche, jour et nuit; ils prétendaient qu'ils jetaient des débris de poisson à l'eau et que cette pratique avait l'effet de chasser le poisson, et ils voulaient que j'obligeasse les pêcheurs américains à venir mouiller leurs bâtiments dans le havre, et à aller, de là, faire la pêche en bateaux. Je répondis que je n'avais pas l'autorité ni le droit de faire ce qu'ils me demandaient; la pêche était libre et on pouvait aussi bien pêcher sur les fonds en goëlette comme en bateaux, mais que tous les pêcheurs étrangers aussi bien que les sujets britanniques, étaient tenus de se conformer aux lois et aux règlements de pêche.

J'allai à bord des goëlettes américaines, je distribuai aux équipages des copies de l'acte des pêcheries et je les avertis bien de ne pas jeter de débris de poisson à l'eau, mais de venir les déposer près du rivage là où ils ne pouvaient pas nuire.

D'ailleurs je pus m'assurer que les pêcheurs américains n'étaient pas dans l'habitude de jeter à l'eau les têtes de morue et les autres parties du poisson qu'ils n'utilisaient pas, puisque je trouvai sur leurs ponts plusieurs grandes boîtes disposées de manière à recevoir tous ces débris jusqu'à ce qu'ils pussent les jeter à l'eau près du rivage.

Dans la rivière Natashquan, j'avais trouvé la goëlette "*Victoria*," maître Samuel Foreman, et la goëlette "*Samuel Thomas*," maître Alexander Rumkey, portant des marchandises étrangères sur lesquelles j'avais exigé qu'on me payât des droits de douane. Et pendant que j'étais au petit havre de Natashquan, j'avais octroyé à Olivier Rochette une licence pour la rivière Agwanus, et à Silvestre Kennedy, une pour la rivière Nabessippi.

Le 9 au soir, je visite la rivière Kekasca. Je vois à ce que tous les rets soient tendus d'une manière conforme à la loi, et je donne une licence de pêche à Jean Lefèvre.

Le 10 au matin, je me rends à la baie de Kekasca, et je visite 6 goëlettes américaines et 5 anglaises s'occupant à faire la pêche de la morue au large. Elles avaient en général assez bien fait.

Puis dans l'après-midi, je me rends dans la rivière Wash-Sheecoutai. Prosper Morrisette fait la pêche du saumon sur la rive ouest de la rivière près de l'entrée, mais il ne prend que quelques poissons. Je lui donne une licence de pêche.

Je remonte ensuite les rapides et je trouve à environ un mille en-deça des rapides, le nommé Pierre Blais pêchant le saumon avec plusieurs rets qui sont tendus selon la loi, et je lui donne aussi une licence de pêche.

La rivière Wash-Sheecoutai fournit cette année des saumons pesant de 9 à 10 livres, l'année dernière et il y a deux ans plus de la moitié des poissons pris au même endroit ne pesaient que de 5 à 6 livres.

Le 13, nous arrivâmes dans la rivière de Coacocho, que je visitai et après avoir fait défense à Jean Giroux, le pêcheur de Joseph Aubé, propriétaire de la rivière, de pêcher avec des claies, parce que cette manière de prendre le poisson était contraire à la loi, je lui donnai une licence moyennant \$5.

La rivière Coacocho ne produit plus depuis quelques années que de 8 à 10 barils de saumon.

Le 14, je me rendis au havre de Wapitigun; j'allai visiter la rivière Etamamu qui se jette dans la mer à environ un mille plus à l'est, et je donnai une licence de pêche à Michel Blais, le seul occupant de la rivière depuis longtemps.

Michel Blais tend 12 rets dans la rivière, mais à la distance voulue par la loi. Les chenaux sont libres. D'ailleurs voudrait-il les barrer qu'il ne le pourrait pas, vû la rapidité du courant de la rivière; de là son nom d'Etamanu, qui veut dire en langue montagnaise "*Rapides élongés*."

Il y avait six goëlettes dans le havre de Wapitigun. Elles s'occupaient de la pêche de la morue. On les soupçonnait d'enlever les œufs de Godes et de Mennettes sur les Iles à Gibiers qui avoisinent le Cap Whittle; mais j'envoyai un de mes officiers, le Capt. Bernier, visiter la cale et la chambre de chacune d'elles, et on ne put en trouver.

Michel Blais et Collas me dirent qu'il était venu une goëlette dans le havre de Wapi-

tigun, dont l'équipage n'avait fait autre chose qu'enlever les œufs des gibiers sauvages pour aller les vendre à Halifax, et qu'elle était partie depuis une dizaine de jours, mais avec une demie charge seulement. C'était le seul bâtiment équipé pour le commerce des œufs qu'ils avaient vu sur la côte, mais les œufs n'en avaient pas moins été enlevés par les pêcheurs qui passaient près des îles où pondaient les gibiers.

Le 15 au soir, nous mouillâmes dans la baie des Moutons.

Je vais, le 16, visiter les rivières Grande Mecatina et Petite Mecatina, quelques fois appelées rivières de la baie des Moutons. Le nommé Benjamin Reed y fait la pêche depuis 12 ans.

Je vois à ce que ses rets soient tendus selon la loi, et je lui donne une licence pour les deux rivières. Il a coutume de prendre 25 quarts de saumon dans la grande rivière et de 4 à 5 dans la petite.

Un de mes officiers a fait une visite des goëlettes qui font la pêche de la morue dans la baie des Moutons. En voici une liste :

Goëlettes.	Maîtres.	De quel Port.	Goëlettes.	Maîtres.	De quel Port.
Lord Bury.....	B. Griffin.....	Halifax	Sarah	Boudrault	Iles de la Madeleine.
Wanderer.....	Harling	Liverpool, N. E.	Liberal	Babin.....	Arichat.
Augusta	Leblanc.....	Arichat.	Ste. Marie.....	Bissette	do
Eastern Star.....	McMullin.....	Halifax.	Dora	Mills	Halifax.
Banner	R. Abbot.....	do	Mic Mac Indian	J. Brick	Guysboro'.
Mariner.....	Renney.....	do	Apollo	Martel	Arichat.
Three Brothers...	Rand	Sydney	Speculator	Prude	Halifax.
Eliza Hooper....	H. Hooper ...	Halifax	Catherine	Samson	Arichat.
Bar	McMullin.....	do	Mathilda.....	McKenzie.....	do
Delegate	C. Stewart ...	do	Emma	Iram Hobbs..	Isle du Prince Edouard
California	Lisk	do	Banquet	S. Griffin.....	Halifax.
Independence ...	Hewitt	Newburyport.	Idelia	Flake.....	Guysboro'.
Enterprise	Latham	Halifax.	Compages.....	Coon	Halifax.
Enterprise	Boon.....	Guysboro'.	Vesta	Mickinson.....	do

Le 17 au matin, je vais à la Tabatière et visite les goëlettes suivantes qui sont dans Spar Harbour.

Marble Head.....	LeviMcIntire	Thomaston, M	Sarah	Benj. Perry..	Shelburne, N. E.
Willow	Wm. Bunker	Mount Desert.....	Delnoagh	WenilBunker	Cranberry Islands.
Exchange.....	J. McKenney	Shelburne, N. E.....	Port of Spain....	Henry Shultz	Shelburne.

La morue avait été depuis le commencement de la saison assez abondante aux environs de la baie des Moutons, et tous les bâtiments qui avaient pêché là avaient bien réussi. A la Tabatière, on n'avait jamais vu auparavant tant de morues y affluer.

Le hareng commençait à se montrer en plusieurs endroits. Tout était tranquille partout : je donnai, pendant mon séjour à la baie des Moutons, des licences de pêche à saumon à tous ceux qui faisaient la pêche de ce poisson, soit dans cette baie, soit à la Tabatière, comme on peut le voir par la liste de toutes les licences de pêche que j'ai octroyées cette année, annexée à ce rapport.

Le 19, nous levons l'ancre, nous allons d'abord au havre aux Esquimaux du petit Mecatina, où nous ne trouvons pas de bâtiment ; puis le 21, nous mouillons dans le havre de Bonne-Espérance. Je visite la goëlette *Labrador*, maître John Cronan, d'Halifax, et je trouve à son bord des marchandises étrangères qu'il se propose de débarquer sur les côtes du Canada. Je lui demande, après lui avoir dit que j'étais un officier de douane, à me payer des droits de douane sur les dites marchandises. Il s'y refuse, et je me vois dans la nécessité de saisir les marchandises et le bâtiment. Mais quelque temps, après John Cronan me dit qu'il va faire une entrée de ses marchandises selon la loi de douane et payer les droits, là-dessus je lève la saisie.

Nous trouvons les bâtiments suivants dans le havre de Bonne-Espérance.

Goëlettes.	Maîtres.	De quel Port.	Goëlettes.	Maîtres.	De quel Port.
Tonada.....	Rider.....	Argyle N.E.	Speedwell.....	Dixon.....	Cape Right.
Zealand.....	Rider.....	"	Idelia.....	Flake.....	Halifax.
John Henry.....	Hutton.....	Halifax.	Lord Bury.....	Griffin	"
Progress.....	Gaten.....	"			

Et dans le havre de la baie des Saumons, les bâtiments dont les noms suivent :

Goëlettes.	Maîtres.	De quel Port.	Goëlettes.	Maîtres.	De quel Port.
J. P. Johnston...	Noeldha.....	Newburyport.	Ellen Herbert....	Joy.	Newburyport.
Harriet.....	Bickelman....	"	Native American	Simburn.....	"
Life Boat.....	Hatfie.....	"	Hezroon.....	Martin	"
Green Island.....	Joy.....	"			

Voici les renseignements que j'obtiens des pêcheurs.

La morue avait été abondante à Bonne-Espérance et aux Iles aux Chiens, mais bien davantage à la baie des Saumons, où les pêcheurs des goëlettes américaines stationnées là, en avaient pris une grande quantité à la seine, quelquefois de 30 à 40 quintaux par coup de seine. Aussi ces bâtiments étaient ils tous chargés et prêts à partir.

Je visite la rivière St. Paul et les pêches à saumon des environs, et je donne des licences aux occupants de ces stations.

Dans l'après-midi, nous partons et nous allons mouiller dans l'anse aux Blancs Sablons à 10 heures, P. M.

Le 23, je visite l'établissement Fruing et Cie., et l'agent, M. Fall, me paie des droits sur les marchandises qu'ils ont dans leur magasin. J'arrange ensuite une difficulté survenue entre deux pêcheurs résidants de la baie, à propos de la possession d'un morceau de terre, puis je me rends au petit havre où je visite les bâtiments qui s'y trouvent et les établissements de pêche. Tout est tranquille.

Le soir je traverse à l'Île à Bois, et je vais à l'établissement de Le Boutillier et frères, et je demande à l'agent, M. Labbé, qu'il me paie des droits sur les marchandises que je vois dans leur magasin et qui sont presque toutes étrangères. Ce monsieur me répond que, comme il est sous l'impression que toute l'Île à Bois appartient à Terre-Neuve, puisque l'officier de douane de cette île est venu il y a deux ans pour percevoir des droits, il croit ne pas devoir accéder à ma demande, jusqu'à ce que je lui assure positivement que l'île fait partie du territoire canadien.

De mon côté, je ne veux pas agir avec rigueur en saisissant les marchandises avant d'avoir reçu de nouvelles instructions du commissaire des douanes.

Pendant que j'étais occupé dans l'anse aux Blancs Sablons, un de mes officiers visitait la baie de Bradore.

Il y trouvait 14 goëlettes, dont quelques unes de St. Pierre. Il s'informa de nos pêcheurs si ces dernières leur faisaient quelque tort. Ils répondirent que non, et je ne crus pas devoir les obliger à s'éloigner de notre côte, surtout lorsque qu'une commission d'officiers anglais et français était dans le moment sur les côtes travaillant à ajuster les différends qui existaient depuis longtemps entre les pêcheurs de ces deux nations.

La morue avait afflué à l'anse aux Blancs Sablons et sur le banc des Belles-Amours, deux semaines plus tôt qu'à l'ordinaire. Le caplan aussi avait été très abondant.

La maison Le Boutillier et frères, avait dans ses échafauds 2,700 quintaux de morue, et les autres établissements avaient aussi bien réussi.

Le hareng se montrait déjà depuis deux semaines, mais il était petit quoiqu'il fût très gras. Il avait été donné un coup de seine, le 21, dans l'Anse au Clair, et l'on avait pris 600 quarts de ce poisson délicieux.

On n'avait pas encore vu de maquereau sur aucune partie de la côte que je venais de visiter.

La pêche au loup-marin du printemps avait été très mauvaise dans presque tous les postes, à cause du printemps tardif, des banquises qui s'étaient échouées près des côtes et des vents qui avaient presque toujours été des vents de terre. Il faut, pendant cette pêche, pour qu'elle réussisse bien, de forts vents du large qui, en soulevant une grosse mer, obligent les troupeaux de loups-marins à chercher un abri dans les baies et derrière les pointes où sont tendus les rets de nos pêcheurs.

La pêche du loup-marin d'automne non plus n'avait pas donné de bons résultats. (Je parle de celle de 1858,) à cause des grands froids qui avaient fait prendre de glaces les baies et les passes où nos pêcheurs tendent ordinairement leurs rets. On sait que cette pêche se fait à la fin de novembre et au commencement de décembre.

Vers minuit nous partons pour profiter d'un vent favorable et nous sommes vis-à-vis St. Augustin, le lendemain matin, mais trop au large pour pouvoir débarquer. Le vent est de l'est. La brume nous dérobe la vue des terres.

Le 25, nous faisons route aux îles de la Magdeleine, où nous arrivons le 27, à 1 heure P. M.

Je vois M. Fox, qui me donne les renseignements suivants :

La pêche de la morue était très médiocre aux îles de la Magdeleine, surtout à cause des gros vents d'ouest et de sud-ouest qui étaient très fréquents et empêchaient les gens d'aller à la pêche.

Depuis quelques semaines les pêcheurs avaient commencé à prendre du maquereau à la ligne et aux filets, mais pas en grande quantité.

Un grand nombre de goëlettes américaines avaient visité les îles pour la pêche de ce poisson depuis le commencement de juillet, se tenant souvent à la Pointe Est, quelquefois à la Pointe Ouest, et mouillant dans la baie de Plaisance quand il faisait mauvais temps. Quelques-uns de ces bâtiments avaient fait bonne pêche ; les autres n'avaient presque rien pris.

On se plaignait sur plusieurs points des Îles des déprédations commises par quelques-uns de leurs équipages.

Dans un endroit, c'étaient des rets qui avaient été volés, ailleurs, c'était du bois, et plus loin, du poisson qu'on prenait dans les filets et qu'on s'appropriait. Et malheureusement il était difficile de connaître les coupables, car c'était toujours la nuit que ces déprédations étaient commises, et le matin les bâtiments étaient au large emmenant les auteurs de ces actes répréhensibles.

Dans les Îles tout était tranquille ; quelques goëlettes du havre aux Maisons venaient d'arriver de la pêche de la morue sur la côte du Labrador, mais elles n'apportaient pas des chargements complets, et elles repartaient bientôt pour la pêche du hareng.

A 6 heures de l'après-midi, nous partons et le lendemain à 3 heures P. M., nous mouillons dans Percé.

La pêche de la morue était très-mauvaise à Percé, à l'Anse du Cap et aux stations voisines depuis le commencement de juillet ; la boîte aussi était très-rare.

Il n'y avait pas de bâtiments étrangers sur la côte.

Le 29, je visite la Malbaie et la Pointe St. Pierre, puis je me rends au bassin le lendemain.

Il n'y a dans le havre que quelques bâtiments anglais et deux goëlettes américaines.

Je reste au bassin jusqu'au 2 août, pour voir à ce que les règlements de pêche au saumon soient observés. Partout les filets ont été enlevés et les piquets qui les supportaient arrachés. Les rivières sont parfaitement libres.

En vertu des pouvoirs que me donne l'acte 22 Vict., ch. 62, je nomme M. Joseph Eden, du bassin de Gaspé, gardien du havre de Gaspé. M. Eden, qui est aussi actif qu'intelligent, va devenir un officier très-utile pour le havre de Gaspé, où il arrive tous les ans un si grand nombre de vaisseaux, dont beaucoup sur lest. Il y a longtemps que la nécessité d'un pareil fonctionnaire se faisait sentir à Gaspé.

Le 2 au matin, nous partons pour le nord. Le 3, dans l'après-midi, nous doublons la pointe ouest d'Anticosti, et le lendemain à 11 heures A. M., nous mouillons à la longue pointe de Mingan.

Je visite les établissements de M. Clarence Hamilton et des autres pêcheurs.

La morue avait paru à la longue Pointe vers le 15 juillet. Elle y était très-abondante depuis et nos pêcheurs en prenaient beaucoup, jusqu'à 1,500 livres pesant par jour.

Dans le port de Mingan, il n'y avait que trois bâtiments.

Le soir nous nous rendons à la rivière St. Jean.

Le 5, je visite la rivière et je m'assure que personne n'y pêche plus au saumon et que les lois de pêche ont été observées.

Dans l'après-midi, je m'occupe d'un cas d'assaut et batterie.

Le plaignant et le défendeur appartiennent à la goëlette "Annie Laurie" de la Nouvelle Ecosse. Le défendeur trouvé coupable est condamné à l'amende et paie de suite.

Une quarantaine de goëlettes, dont les deux tiers de la Nouvelle-Ecosse et les autres des Etats-Unis, s'occupent à la pêche de la morue sur le banc de St. Jean, où elle est très-abondante. J'envoie un de mes officiers les visiter et leur distribuer des copies de l'acte des pêcheries, et en même temps les avertir de ne pas jeter de débris de poisson sur les fonds de pêche, pratique dont nos pêcheurs se plaignent beaucoup.

Le 6, nous partons pour nous rendre à la rivière au Tonnerre. Nous y arrivons le soir, mais une grosse mer poussée par un fort vent d'ouest m'empêche d'y débarquer et je donne l'ordre de faire route au sud. Le lendemain, à 8 heures de l'avant-midi, nous mouillons à la rivière au Renard.

Je vois M. St. Croix, l'officier de douane de ce port de la côte, et M. Dumaresq. Ces messieurs me donnent les renseignements suivants :

La morue avait paru à la rivière au Renard, et en général sur toute la côte sud du fleuve St. Laurent au commencement de mai. Elle avait été abondante jusqu'à la fin de juin. Depuis ce temps elle s'était retirée au large. Mais nos pêcheurs pouvaient encore en prendre deux ou trois quintaux par jour quand ils avaient la chance de se procurer de la boîte fraîche.

Il n'était venu que quelques goëlettes américaines sur cette partie de notre littoral, et elles n'avaient dérangé nullement nos pêcheurs dans leurs travaux.

Dans l'après-midi, je me rends à l'Anse aux Griffons.

Les remarques que j'ai faites à propos de la rivière au Renard, s'appliquent à cet endroit.

Plusieurs pêcheurs ont des difficultés entr'eux au sujet de la manière de tendre leurs rets dans l'anse pour prendre le hareng qui sert d'appât pour la pêche de la morue, je leur explique la loi à cet égard et ils sont satisfaits.

Le 8 au matin, je débarque au cap des Rosiers, puis je me rends à la grande Grève, où je rencontre les propriétaires des principaux établissements de cet endroit, puis nous allons mouiller au bassin de Gaspé le soir.

La tranquillité et l'ordre n'avaient pas été troublés dans aucun des postes que je venais de visiter.

Dans le havre de Gaspé, il n'y avait que cinq bâtiments, et pas un de l'étranger.

Le 9, à 4 heures A. M., nous partons.

Nous arrêtons à une heure de l'après-midi, à Percé, puis à 3 heures P. M., nous continuons notre route dans la Baie des Chaleurs.

Le lendemain je visite la rivière du grand Pabos, pour m'assurer qu'on n'y pêche plus au saumon, puis nous allons mouiller le soir à Paspébiac.

La "Canadienne" reste mouillée dans la rade de Paspébiac jusqu'au 15, parce qu'on a besoin d'y faire des réparations et de la peindre.

Mais je profite de quelques jours de loisir que me donne cette interruption forcée de mes courses sur mer, pour visiter par terre une partie de la côte du comté de Bonaventure.

Le 13, je m'arrête à Bonaventure ; je prends toutes les informations possibles sur la pêche du saumon qui se fait dans la rivière, et j'apprends avec plaisir que les sauvages n'y ont pas pêché depuis la fin de juillet.

A New-Richmond, M. Dimock, l'actif et zélé surveillant des rivières de cette partie de la côte, me fait un rapport aussi satisfaisant sur les rivières Cascapédiac.

La pêche de la morue dans la baie des Chaleurs, et particulièrement au ruisseau Leblanc et à la rivière au Caplan, était bien meilleure qu'elle n'avait été depuis bien des années.

Je ne dois pas oublier de dire un mot de la belle apparence que présentait les campagnes que je venais de traverser depuis Paspébiac jusqu'à Carleton ; et je dois ajouter que l'agriculture a fait de grands progrès depuis quelques années dans cette partie du pays.

A New-Carlisle, Bonaventure, New-Richmond et Maria, je vis des champs de blé, d'avoine et d'orge aussi bien cultivés et promettant une récolte aussi abondante que dans les contrées les plus favorisées du Canada. L'avoine surtout y était d'une qualité remarquable.

On sait que sur cette côte où le sol est généralement léger, sablonneux, et de couleur rougeâtre, les pommes de terre, les navets et les choux de Siam poussent et mûrissent à la perfection. Aussi, la culture de ces produits est-elle une des grandes cultures du pays.

Il n'y avait que le foin qui ne laissait pas espérer une abondante moisson, à cause des sécheresses du printemps.

Il n'y a eu jusqu'à présent que les terres voisines de la mer qui ont été défrichées et établies, et elles suffisaient aux besoins des habitants jusqu'à ces années dernières ; mais aujourd'hui que la population a augmenté considérablement, il lui faut quitter la côte et chercher des terres dans l'intérieur du pays. Malheureusement les routes manquent. Les habitants qui, presque tous sont forcés de se livrer à la pêche en même temps qu'ils cultivent leurs terres pour se procurer des moyens suffisants de subsistance, n'ont pas le temps de les faire. Il faut que le gouvernement leur vienne en aide. Il faut se rappeler qu'il y a dans le district de Gaspé, des milliers et des milliers d'acres de terres possédant un sol des plus riches et encore couvertes de bois des espèces les plus précieuses, qui ne peuvent pas être défrichées et qui ne sont d'aucune utilité par conséquent, parce que les colons ne peuvent s'y rendre faute de moyens de communication.

Avec des routes et les encouragements que le gouvernement accorde maintenant à l'agriculture et aux pêcheries, nous verrions la population de cet important district se doubler en peu d'années.

Je n'exagère pas quand je dis que les deux comtés de Gaspé et Bonaventure peuvent nourrir, avec les produits que lui fournissent l'agriculture et la pêche, une population de 100,000 âmes.

Dans l'après-midi, je m'embarque à bord de "*La Canadienne*," à Carleton, et je me rends à Dalhousie le soir, où nous restons le 16 à cause des vents d'ouest.

Le 17, je me rends avec M. McKeon, le surveillant de la rivière Ristigouche, à la Pointe de la Mission, puis nous remontons la rivière Ristigouche jusqu'à la rivière Métapédiac, pour nous assurer que les règlements de pêche ont été observés. On nous dit partout que les rets à Saumon ont été enlevés avant la fin de juillet. Partout on a arraché les piquets qui les supportaient, excepté pourtant à une station de pêche de Cross Point, mais sur mon ordre on les enlève le lendemain.

D'après les informations que nous nous étions procurées, M. McKeon et moi, il ne paraissait pas que les pêcheurs blancs eussent commis des infractions à la pêche ; mais il paraissait bien que les sauvages avaient vendu, contrairement aux règlements de pêche, beaucoup de saumon qu'ils avaient pris au dard et au flambeau. Cependant, M. Daniel Fraser, de Métapédiac, nous assurait ne pas avoir vu de Sauvages dans la rivière Métapédiac depuis le commencement d'août, c'est-à-dire depuis la clôture de la pêche. Mais on ne pourrait espérer qu'un seul officier, même avec tout le zèle possible, pût suffire à la surveillance efficace de la rivière Ristigouche et de la rivière Métapédiac, surtout avec les facilités que présente le voisinage du Nouveau-Brunswick qui possède en bien des endroits plus de la moitié de la rivière, pour enfreindre les règlements de pêche.

J'ai déjà parlé dans plusieurs de mes rapports précédents des difficultés nombreuses qui se présentaient lorsqu'on voulait mettre en force les règlements de pêche dans les rivières, ou poursuivre les personnes coupables de quelques infractions à ces règlements. Aujourd'hui ces difficultés existent encore et sont peut-être plus grandes par ce que les bords de ces rivières se couvrent d'habitants ; et à moins que les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick ne s'entendent pour nommer une commission mixte composée

d'un nombre égal d'officiers des deux provinces, ayant autorité et contrôle dans toute la rivière Ristigouche, ses affluents et sur ses rives, et pouvoir de poursuivre tous ceux qui auraient pêché le saumon contrairement aux règlements de pêche, partout où on pourrait les trouver, je crains bien qu'on ne puisse empêcher la ruine complète du saumon dans ces rivières autrefois si poissonneuses.

Cette mesure que je prends la liberté de recommander au gouvernement est d'ailleurs fortement appuyée par les citoyens les plus marquants de Campbellton et de Dalhousie, entr'autres, MM. Fergusson, Batsford, Montgomery, Barbarie, Stuart et Hamilton.

Le 19, nous laissons la Pointe de la Mission à 6 heures, A. M., et nous arrivons à midi, à Carleton, après avoir touché à Dalhousie.

A Carleton, je suis appelé par Monsieur Freer, le député Shériff du lieu, pour l'aider à exécuter à La Nouvelle, un ordre de la cour supérieure de New Carlisle. La personne contre laquelle l'ordre a été levé, a menacé l'officier de justice de mauvais traitements et même de mort, s'il essayait de l'exécuter.

Je me rends de suite sur les lieux avec quelques uns de mes marins, et M. Freer sert l'ordre et l'exécute sans résistance aucune.

Le soir nous allons mouiller à New Richmond. Tout est tranquille sur cette partie de la côte, et j'apprends de M. Montgomery qu'on n'a pas fait encore de plaintes dans la rivière Cascapédia, pour infractions aux règlements de pêche.

Le 20, nous nous rendons à Paspébiac, où nous passons le dimanche. Le 22, au soir, nous allons à Bonaventure, et le 23, j'emploie quinze de mes hommes, pendant toute la journée, à dégager le chenal de l'est de la rivière de Bonaventure, (qui était autrefois le chenal principal de cette rivière,) d'une accumulation d'arbres et de troncs d'arbres qui l'ont bouché presque entièrement et en ont détourné les eaux pour les chasser dans le chenal de l'ouest. Le courant qui est ainsi formé, après avoir fait un long circuit, vient enlever des sables et des graviers qui sont à l'entrée de la rivière à l'ouest, et les charrie sur la barre en si grande quantité depuis quelques années, que la profondeur de l'eau dans le chenal par où les batiments entrent, a diminué considérablement. On espère qu'en rétablissant le chenal de l'est, tel qu'il était autrefois, les eaux arrivant en droite ligne à la mer et par conséquent avec plus de force, auront l'effet de déplacer les obstructions qui rendent maintenant l'entrée de la rivière si difficile, et de donner à la passe autant de profondeur qu'autrefois.

Le révérend M. Alain, qui a tant contribué au développement et au progrès de toute sorte, de la belle paroisse de Bonaventure, et qu'on trouve toujours si zélé, quand il s'agit d'améliorations publiques, s'intéresse beaucoup à la réussite de mon entreprise et il croit, comme moi, qu'il est possible de nettoyer le chenal est de la rivière de tout ce qui l'obstrue maintenant, et d'y faire passer la même quantité d'eau qu'autrefois, en y faisant travailler mes hommes pendant quelques années toutes les fois que des affaires me retiendront à Bonaventure ou aux environs.

Le 24, le vent nous force à partir, mais nous avons déjà fait beaucoup d'ouvrage.

Nous nous dirigeons sur Percé, où nous arrivons le lendemain matin.

Je trouve au bureau de poste de cet endroit la lettre suivante de M. Collas.

POINTE ST. PIERRE, 20 Août, 1859.

A. P. FORTIN, écuyer,
Goëlette " Canadienne, " Percé.

MONSIEUR,—En conséquence de l'opposition qu'on a rencontrée dans la mise à exécution d'un warrant contre un nommé Peter Rail, de Barachois, pour avoir, en contravention, aux règlements de la municipalité du township de Malbaie, faits et passés en avril 1859, fauché du foin et de l'herbe sur la commune de Barachois, je vous prie en conséquence de vouloir bien vous rendre ici aussitôt que possible afin de nous prêter secours.

J'ai l'honneur d'être &c.,

ELIAS COLLAS, J. P.

Je me rends de suite à la Pointe St. Pierre, j'y vois M. Collas, et je laisse pour l'aider trois de mes hommes, sous la conduite du maître d'équipage, jusqu'à mon retour de Gaspé.

Le 26 à midi, nous mouillons dans le Bassin de Gaspé. Tout y est tranquille.

Il n'est venu dans ce port que quelques goëlettes américaines.

M. Thomas Boyle me fait rapport qu'il a fait plusieurs visites dans les rivières placées sous sa charge, et qu'il y a trouvé beaucoup de saumon. Il n'a pas connaissance qu'il y ait eu aucune infraction à l'acte des pêcheries.

Le 28, à midi, nous quittons le bassin, nous rencontrons dans la baie de Gaspé une quinzaine de goëlettes américaines équipées pour la pêche du maquereau.

On nous rapporte qu'elles n'ont pris que peu de poisson. Le maquereau est pourtant abondant près des côtes; mais il paraît qu'il résiste à tous les appâts qu'on lui offre et qu'il n'est pas tenté de mordre à l'hameçon. A 3 h. P. M., nous arrivons à la Pointe St. Pierre.

J'apprends que mes hommes ont pris Rail, vendredi matin, qu'il a été condamné à une amende et qu'il a payé. Nous partons le soir pour la Rivière au Renard, où nous mouillons le lendemain à 7 h. P. M., et je m'occupe de suite d'une poursuite de John Le Boutillier, écuier, contre le nommé Louis Fournier, de la Rivière au Renard, pêcheur, accusé d'avoir déserté le service de son maître. J'assigne Louis Fournier, qui se déclare coupable. Je le condamne à dix piastres d'amende, et j'ai juste le temps de terminer cette affaire avant qu'il ne s'élève une forte tempête de vent d'ouest nord-ouest qui nous oblige à lever l'ancre.

J'en profite pour me rendre sur la côte du Labrador. Le 30, à 3 h., A. M., nous doublons la pointe est de l'Isle d'Anticosti, et le 31 au matin, je débarque à la Tabatière, puis je me rends à la baie des Moutons, après avoir visité la baie Rouge et le havre du Gros Mecatinna.

Dans l'après-midi, je vais dans la grande rivière de Mecatinna, où je trouve tout en règle. Il n'y avait plus que 5 goëlettes de pêche dans le havre de la baie des Moutons.

Le vent d'est nous retient là jusqu'au 2, que le vent d'ouest prend.

Je me rends le soir à St. Augustin, mais trop tard pour pouvoir trouver les Iles où sont les établissements de pêche de MM. Kennedy; et dans la nuit il s'élève un vent d'est qui devient si violent le lendemain, que nous sommes forcés de retourner à la baie des Moutons, après avoir perdu notre bâton de foc.

Le vent change le 5 au matin et nous nous rendons dans la baie de Bradore, à 3 heures 30 minutes P. M.

Je débarque chez M. Jones, et j'obtiens les renseignements suivants :

Il a été pris à la pêche de Jones, 270 loups marins.

La pêche du hareng avait commencé, comme je l'ai dit, plus tôt qu'à l'ordinaire. Le poisson avait été abondant dans la baie de Bradore, mais en général petit quoique très gras.

Cinquante goëlettes, dont une seule des Etats-Unis, avaient fait la pêche à la morue et au hareng dans cette baie. Elles étaient toutes parties bien chargées.

Les mois de juillet et d'août avaient été très beaux.

Dans l'anse aux Blancs Sablons, la pêche avait donné à peu près les mêmes résultats que dans la baie de Bradore.

Il n'y avait plus que trois goëlettes, dont les équipages étaient occupés à faire sécher leur morue sur des rochers; puis quelques bâtiments jersiais qui attendaient des chargements de poisson séché pour les marchés d'Espagne et d'Italie.

Parmi les bâtiments qui ont pêché cette année sur cette partie de la côte du Détroit de Belle Isle, il y en avait un grand nombre de l'Isle du Prince Edouard. Ce n'est que depuis cinq à six ans que l'on a commencé à se livrer en grand à l'industrie de la pêche dans cette Ile; mais déjà il s'y est formé une flotte de vaisseaux pêcheurs dont les équipages ne le cèdent en rien à ceux des goëlettes des Etats-Unis et de la Nouvelle-Ecosse. Ces bons résultats sont dus en grande partie à l'encouragement accordé, il y a quelques années, par le Gouvernement de l'Ile du Prince Edouard, au moyen de primes sur le tonnage des bâtiments. Il est vrai que ces primes ont cessé maintenant; mais l'élan était donné; et les bénéfices réalisés par les premiers bâtiments qui ont armé pour la pêche en ont encouragé d'autre à les suivre.

Le 7, dans l'après-midi, je me rends à Bonne Espérance. Il n'y avait plus un seul bâtiment là, ni aux Iles aux Chiens.

Le lendemain nous continuons notre route à l'ouest, et nous sommes vis-à-vis St. Augustin à 8 h. P. M.; mais il y a beaucoup trop de mer pour aller à terre, et nous sommes forcés de prendre le large; et le 10 au matin, je débarque à la rivière Natashquan, où il n'y a plus personne.

M. Littlelater, l'agent du poste de la compagnie de la baie d'Hudson, me dit que les deux pêcheurs qui ont tendu des rets aux pieds des rapides, ont pêché à moitié pour la compagnie de la baie d'Hudson, et je lui fais prendre une licence moyennant \$5.

Ce Monsieur me dit de plus, que tous les rets et piquets ont été enlevés de la rivière Natashquan, avant le 1er août. De plus, il n'a pas connaissance qu'il ait été commis aucune infraction à la loi.

Je me rends dans l'après-midi au havre de Natashquan, et après avoir visisté les établissements de pêche de cet endroit, je fais payer à M. DeLaparelle et à M. H. Vignault, des droits de douane sur des marchandises étrangères qu'ils venaient de recevoir.

A 8 h. P. M., il s'élève un fort vent de sud-est dont nous profitons pour nous rendre à Mingan, où nous arrivons le lendemain matin à 8 heures.

Le brick-goëlette Tickler est dans le port prêt à partir pour l'Espagne, avec un chargement de morue sèche pris sur la côte nord.

Après avoir passé deux jours à Mingan, pour prendre de l'eau et du bois, nous partons le 13.

Je débarque à la Longue Pointe. Il n'y a plus de morue là depuis quinze jours; mais les bateaux avaient pris chacun plus de 100 quintaux de ce poisson pendant l'été. M. Clarence Hamilton en a 2,200 quintaux dans son établissement.

Je me rends ensuite à la rivière St. Jean, où je trouve 6 goëlettes de Gaspé, s'occupant à la pêche de la morue. Il n'y a pas plus de morue sur le banc de St. Jean qu'à la Longue Pointe.

Les bateaux de la rivière St. Jean n'ont pris, en moyenne, que 81 quintaux de morue chacun.

Il n'y a pas de plainte nulle part. Nous continuons notre route vers l'ouest et le calme nous force à mouiller dans la nuit.

Le 14, au matin, il s'élève un vent léger qui augmente ensuite tellement qu'il m'est impossible de débarquer à aucun endroit de la côte; voyant cela, je donne l'ordre de faire route pour le sud. A 11-h. A. M., il fait une véritable tempête, la mer est devenue horrible, et un de nos canots est emporté par une vague de dessous les daviers sans qu'il soit possible de le repêcher; puis un instant après le bâton de foc se rompt en partie, et force nous est alors de retourner à Mingan, car nous voyons qu'il nous est impossible de dédoubler la pointe ouest de l'île d'Anticosti, où l'on sait qu'il fait toujours une mer très dangereuse avec des vents de la partie de l'ouest.

Le vent augmente encore dans l'après-midi, et nous mouillons vers quatre heures dans le havre de Mingan, sur nos deux ancres. Il y avait déjà dans ce port six goëlettes que le mauvais temps avaient obligées d'y faire relâche.

Dans la nuit le vent redouble de fureur et d'intensité, et nous mettons une troisième ancre à l'eau, après avoir chassé une encâblure à peu près. Une goëlette mouillée sous le vent avait rompu ses chaînes dans la nuit et était allée sur le banc de sable à l'entrée de la rivière Mingan; mais elle n'avait pas reçu d'avaries.

Le 15, la tempête continue toujours. Presque tous les bateaux de pêche mouillés à la Longue Pointe, ont rempu leurs cables et sont à la dérive. Quelques uns passent en dehors de l'île du havre de Mingan, les autres en dedans. Je sauve une partie de ces derniers, mais avec beaucoup de difficulté, car le vent était si fort par temps, que les marins pouvaient à peine tenir leurs avirons.

Dans l'après-midi, la goëlette "Bee," mouillée à la Longue Pointe, casse ses deux chaînes et s'en vient s'échouer à la côte dans le havre.

Le 16, le vent s'est un peu modéré le matin, mais il souffle avec autant de violence que jamais dans l'après-midi, et il arrive encore deux goëlettes dans le havre.

Enfin le 17, la tempête cesse dans la matinée, puis il fait presque calme à midi. Nous partons et nous nous arrêtons à la Longue Pointe.

Je m'informe des ravages causés par la tempête de mercredi, jeudi et vendredi, et voici ce que j'apprends :

Les établissements de pêche n'ont pas souffert, la tête seule de l'échafaud de M. Hamilton a été emportée par les vagues.

Tous les bateaux mouillés au nombre de vingt à la Longue Pointe, ont été enlevés par la mer. Une douzaine seulement ont pu être sauvés à Mingan. Les autres sont perdus.

Nous partons de nuit.

Le lendemain je débarque à Bridge Point Cove. Les pêcheurs de cet endroit ont pris en moyenne de 100 à 120 quintaux de morue par bateau. Il n'y a pas eu de hareng, ni de maquereau.

Je me rends ensuite à India Rubber Cove, où sont établis :

Manuel Le Brasseur, 3 bateaux, 8 hommes,	|	300 quintaux de morue
Fabien Duguay, 3 " 9 "	|	300 " "

Puis je visite Indian Cove, à un mille plus à l'ouest, et je trouve là les pêcheurs suivants :

James Day, 4 hommes, 2 bateaux	|	200 quintaux de morue.
Pierre Duguay, 6 " 3 "	|	300 " "

Dans cette anse s'est perdu, le 14 septembre, la goëlette *Mary Jane* de 50 tonneaux, appartenant à Fabien Fougères, de Maria. Ce bâtiment venait d'être lancé et n'était pas assuré. La mer l'avait brisé tellement contre les rochers que, de tous les débris qui restaient, on n'aurait pas pu construire une chaloupe. L'équipage s'était sauvé, excepté un matelot que les vagues avait emporté.

A 5 heures P. M., je me rends à la rivière au Tonnerre. Les bateaux de cette station n'ont pris que de 90 à 110 quintaux de morue chacun.

Il y a dans le havre le brigantin *Aurora*, la goëlette *Mermaid* et la goëlette *Primrose*.

A la rivière au Tonnerre, comme dans tous les postes que je venais de visiter, de même qu'à Shelldrake, la pêche de la morue d'automne n'était pas bonne. Cependant on nemanquait pas de boîte, et cette circonstance faisait croire que la morue viendrait encore se diriger près des côtes avant de se retirer dans les eaux profondes du golfe et de l'océan.

A 7 heures P. M., je retourne à bord et nous faisons voile pour le sud.

Le 19, légère brise de vent de sud-est.

Le 20, au matin, je débarque à la rivière de la Magdeleine.

Voici les noms des habitants de cette localité :

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. Jean Briard, | 7. Français Briard, |
| 2. Jacques Laflamme, | 8. Abraham Sinnet, |
| 3. Joseph Derèche, | 9. Martin Chicoine, |
| 4. Jacques Sinnet, | 10. John Sinnet, |
| 5. Réhul Brachette, | 11. Romain Dubé, |
| 6. Alexandre Mercier, | 12. Benoit Talbot. |

Ces habitants ont un bateau chacun, mais ils s'occupent autant d'agriculture que de pêche. Joseph Derèche a pris 150 quintaux de morue, les autres de 40 à 60 seulement.

La pêche avait été excellente au commencement de la saison et mauvaise depuis six semaines.

Je me rends ensuite à la Grande Vallée. Il y a dans cet endroit le même nombre d'habitants que les années précédentes. La pêche de la morue y a été médiocre, environ 100 quintaux par bateaux. A 1 heure P. M., je retourne à bord, il fait une tempête de vent de nord-ouest. Il ne nous est pas possible d'arrêter à la station du Grand Etang.

Nous doublons le Cap Gaspé à 6 heures P. M., et malgré un vent debout très violent, nous allons mouiller sur le Banc de Sable, dans la baie de Gaspé, à 11 heures P. M.

Le 21, à 8 heures A. M., nous mouillons dans le bassin de Gaspé, où il y a trois bricks bâtards et quatre goëlettes.

On me rapporte que la pêche du maquereau dans la baie n'est pas plus fructueuse que lors de ma dernière visite. Tout est tranquille à Gaspé. M. Thomas Boyle que je vois, ne me signale aucun cas d'infraction à l'acte des pêcheries dans les rivières de Gaspé.

Le 22, nous sortons du bassin à 5 heures 30 minutes A. M. Dans la matinée M. Conolly, le surveillant de la rivière St. Jean, vient à bord et me fait un rapport aussi satisfaisant que M. Boyle.

Le soir j'arrête à la pointe St. Pierre, puis le lendemain je me rends à Percé. Je visite les établissements de pêche de cet endroit et de l'île de Bonaventure ; le 23 et le 24, ceux de l'anse du Cap. Le 25, je m'arrête quelque temps à la Grande Rivière, puis le 26, nous mouillons à Paspébiac. Il y a dans la rade trois bricks, deux barques et quelques goëlettes.

Dernièrement, les navires *Blanchard* et *Mackerel*, tous deux appartenant à la maison Robin, sont arrivés de Rio Janeiro, où ils avaient transporté des cargaisons de morue sèche, qui ont été vendues à raison de plus de deux louis sterling le quart de 120 livres. Le *Blanchard* avait fait son voyage d'aller et retour en 85 jours, et le *Mackerel* avait pris un peu plus de temps. Le premier portait 3,000 quarts de morue, le dernier 2,000. Je ferai remarquer que ces deux beaux bâtiments ont été construits à Paspébiac, avec des bois de la baie des Chaleurs. Sur toute cette partie de la côte de Gaspé, qui s'étend depuis la Pointe St. Pierre jusqu'à Paspébiac, la pêche de la morue n'avait fourni que des produits médiocres, depuis que l'automne était commencé. Il y avait bien assez de morue sur les fonds du large, mais la boîte avait souvent manqué, puis il ne faut pas oublier que les gros vents qu'il avait fait depuis quelques semaines, avaient empêché nos pêcheurs de sortir en mer.

Il y avait déjà longtemps qu'il ne se montrait plus de bâtiments étrangers dans la baie. D'ailleurs il était venu, comparativement aux autres années, bien peu de goëlettes américaines pendant la saison, et sur la côte de Gaspé, on n'avait nullement à se plaindre de leurs équipages. Le 27, nous prenons une provision d'eau et de bois, et le 28, nous partons pour Caraquette, afin d'y prendre les huitres qui vont me servir à créer des huitrières artificielles sur nos côtes, dans les endroits où se trouvent réunies toutes les conditions qui peuvent assurer le succès des expériences que j'allais faire.

Le lendemain matin, nous mouillons dans le havre de Caraquette, à environ deux milles du fond de la baie de ce nom, où se trouvent les fameux bancs d'huitres de Caraquette.

Comme je me propose aussi d'employer des huitres de St. Simon, pour mes bancs d'huitres artificiels, j'envoie dans la baie de St. Simon, située à environ quinze milles à l'est de Caraquette, mon maître d'équipage avec l'argent nécessaire pour acheter une quantité suffisante de ces mollusques, avec instruction de les faire pêcher en sa présence, afin de s'assurer qu'elles fussent bien fraîches.

Le 30 au matin, le capitaine Bernier se rend sur les bancs de Caraquette, et revient à bord dans l'après midi, avec 60 quarts d'huitres qu'il avait fait pêcher lui-même.

Les huitres de St. Simon ne peuvent arriver que le 2 octobre, à cause du calme et des vents contraires. Nous les prenons à bord le 3 à 4 heures A. M., et à 7 heures A. M., nous appareillons pour nous rendre à New Richmond, où je me propose de déposer mon précieux chargement dans la baie de ce nom. Mais une tempête de vent de nord-ouest nous force à nous réfugier dans le Port Daniel, et je profite de cette relâche pour visiter cet endroit.

Je visite avec le surveillant des rivières, M. Phelan, et M. McPherson, la digue du moulin de M. Carter, dans la rivière du sud-ouest. Cette digue n'a que de 4 à 5 pieds de haut. Le saumon peut y monter, mais difficilement. L'occupant du moulin M. Bréaux, que j'ai notifié à cet effet, va construire *une passe migratoire* pour le saumon sur la chaussée qui existe depuis longtemps, mais qui n'a été élevée que ce printemps à la hauteur qu'elle occupe à présent. L'année dernière elle ne présentait aucun obstacle au passage du saumon et de la truite.

La chaussée de la rivière du nord-ouest n'a que 18 pouces de hauteur, et le poisson n'éprouve aucune difficulté à la franchir.

Il a été pris environ 80 quarts de saumon dans la baie du Port Daniel.

Le 4 au soir, le vent se modère et nous faisons voile, puis nous arrivons à New Richmond, le lendemain à 5h. P. M.

Nous commençons de suite à faire une étude de la baie, et le capitaine Bernier exécute des sondages jusqu'à 7h. P. M.

Je reçois de M. Manderson, de Maria, la lettre suivante :

MARIA, 4 octobre, 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre à votre considération le cas suivants qui a été porté devant moi par notre actif et énergique inspecteur des pêcheries, R. W. H. Dimock, écuyer, qui le 28 septembre dernier, porta plainte contre deux sauvages du nom de Michel alias Manageset, pour avoir tué le saumon en contravention à la 24 section de l'acte des pêcheries. Je les assignai immédiatement d'avoir à comparaître devant moi le 3 octobre courant, ce qu'ils firent en conséquence, apportant avec eux l'ordre d'assignation,

(l'huissier n'étant pas présent.) Leur ayant demandé ce qu'ils avaient à dire contre la plainte portée contre eux ; ils avouèrent avoir pris le saumon en la manière y mentionnée, ou en d'autres mots s'avouèrent coupables, mais plaidèrent en mitigation de leur offense ; l'un, le père, son ignorance de la loi, et l'autre, le fils, qu'il savait avoir mal agi dans le temps, mais qu'il manquait de nourriture pour lui et sa famille et exprima, au moins en apparence, son sincère regret de n'avoir pas cherché à se procurer des provisions par d'autres moyens.

La loi sur ce sujet est impérative et ne laisse au magistrat aucun pouvoir discrétionnaire, soit que l'offense soit la première ou non, ou soit qu'elle ait été commise volontairement ou à raison d'une dure nécessité, en sorte que le devoir que j'ai à remplir se trouve tout tracé. Néanmoins, j'ai cru devoir ne pas rendre jugement ou plutôt ne pas le mettre à exécution avant d'avoir communiqué avec vous sur le sujet. Quoique j'ai eu occasion de mettre la loi à exécution pendant cette saison contre d'autres, c'est la première fois qu'on ait porté plainte contre des sauvages qui, tout en étant convaincu qu'ils agissent en contravention à la loi, ne peuvent néanmoins pas comprendre la nature odieuse de l'offense.

Je suggère donc respectueusement que la loi soit, dans le cas actuel, mise à exécution sous votre autorité immédiate, ce qui aura plutôt l'effet d'empêcher les sauvages, à l'avenir, d'enfreindre les dispositions du statut et de les engager à se soumettre de bon gré (ce que l'on doit désirer comme de raison,) que vingt condamnations d'une autorité locale.

Et si cela n'intervenait pas avec vos autres arrangements, je suis convaincu que votre présence ici une fois de plus pendant cette saison, favorisera grandement les intérêts de la pêche des rivières de cette localité.

Si cependant, nous sommes privés du plaisir de vous revoir au milieu de nous pendant cet été, je serai heureux de recevoir toutes instructions dont vous voudrez bien m'honorer relativement à ces pauvres infortunés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

H. A. MANDERSON, J. P.

P. FORTIN, écuyer, commandant }
la goëlette "La Canadienne," }
Percé.

Comme on le voit, M. Manderson ne m'attendait pas si tôt, et sa lettre devait me rencontrer à Percé. J'arrivais donc à propos. J'assure à ce monsieur qu'il peut compter sur mon empressement à l'aider en toute occasion à remplir ses devoirs de magistrat, et nous prenons des mesures pour faire comparaître les Indiens devant nous.

Le 6 au matin, il fait calme et nous terminons notre étude de la baie de Cascapédiac. C'est le nom sauvage de la baie de New Richmond.

Je me décide à mettre les huitres vis-à-vis l'entrée de la rivière Grande Cascapédiac, sur des fonds de vase excellents sur le côté est du chenal du milieu conduisant à la rivière, et dans un endroit bien abrité contre les vents du large, et ayant une profondeur de 4 à 8 pieds à mer basse.

Dans l'après-midi, malgré un fort vent de nord-ouest accompagné de pluie et de grêle, je me rends avec les deux canots chargés de 25 quarts d'huitres, et assisté du Capt. Bernier et de M. Dimock, je les fais déposer au fond de l'eau en ayant bien soin de les faire étendre de manière à couvrir également partout le terrain que nous avons choisi pour les huitrières.

Dans la nuit le vent augmente et se change en une véritable tempête qui dure deux jours sans relâche, et ce ne fut que dans la nuit du 8 au 9, que nous pûmes *planter* le reste des huitres que nous avions à bord, à la faveur du calme et d'un beau clair de lune qui nous permirent de faire notre ouvrage comme dans le jour.

Le terrain que nous avons ainsi couvert d'huitres pouvait former une superficie de quatre acres de long, sur trois quarts d'acres de large. L'eau y est salée, excepté peut-être le printemps et l'automne dans le temps de la crue des eaux de la rivière, alors elle est saumâtre.

Cependant, le 7, j'avais pris avec M. Manderson, des arrangements pour faire paraître devant nous les deux indiens accusés de contravention à l'acte des pêcheries.

Le 8, nous allons à la Pointe des Indiens et l'on nous rapporte que les sauvages que

nous cherchons, sont allés dans le haut de la rivière, probablement pour se sauver et se cacher jusqu'après mon départ de New Richmond, mais je me décide de suite à envoyer après eux un de mes hommes qui les trouve à environ 10 milles de l'entrée de la rivière et les ramène le soir.

Ils paraissent devant M. Manderson et moi, et confessent de nouveau, l'un Louis Michel, père, d'avoir eu en sa possession 14 saumons tués le 25 août, l'autre Louis Michel, d'avoir tué au dard 3 saumons le 25 août aussi. Le premier est condamné à £2 d'amende et à 1s. 3d. de frais ; le second à £5 d'amende et à 1s. 3d. de frais. Ils paient de suite tous les deux. Et M. Dimock, vu leur état de pauvreté, leur abandonne charitablement la part qui lui revient de l'amende comme plaignant. Voici une lettre que M. Dimock m'adresse à propos de cette affaire :

NEW RICHMOND,
8 octobre, 1859.

MONSIEUR,—Permettez-moi de vous offrir mes remerciements pour la manière prompte et effective avec laquelle vous m'êtes venu en aide ce jour, en mettant l'acte des pêcheries à exécution, et j'ai la confiance qu'à l'avenir l'apparition de "La Canadienne," sous les ordres de son noble commandant, sera la terreur de tous les malfaiteurs.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre, etc.,

RALPH DIMOCK.

P. FORTIN ECR.,
Com. "La Canadienne,"
New Richmond.

Le 9, nous nous rendons à Paspébiac, où nous passons la journée du 10, et le 11 nous allons mouiller le soir sous l'île de Caraquette.

Le 12, il fait un grand vent de nord-ouest, et nous ne pouvons louvoyer que jusqu'à l'entrée du havre de Caraquette. Mais je débarque et j'envoie mon maître d'équipage en haut de la baie, faire les arrangements nécessaires pour que nous ayons les huitres le lendemain.

Le 13, je me rends moi-même sur les bancs d'huitres que je fais pêcher sous mes yeux. Cent hommes dans cinquante pirogues sont à l'ouvrage, et à 1h. P. M., les bateaux que j'ai engagés pour transporter les huitres à bord ont déjà leur chargement complet, 193 quarts. A 1h. 30m. les bateaux acostent "La Canadienne," et à 7h. P. M., toutes les huitres sont dans la cale.

Le 14, à 6h. A. M., nous partons pour le bassin de Gaspé. Il fait calme dans l'après-midi, et nous n'arrivons à Percé, qu'à 7h. A. M., le lendemain. A 11h. A. M., je me rends à la Pointe St. Pierre, et M. John Verdun, qui vient d'arriver de la côte nord, me rapporte que la pêche de la morue y était très bonne depuis la fin de septembre, surtout à Shell-drake et dans la baie de Magpie. Le soir nous allons mouiller à Douglass Town. Les pêcheurs de cet endroit n'ont fait qu'une pêche médiocre. M. Connolly me rapporte qu'il n'a pas connaissance qu'il y ait eu aucune infraction à l'acte des pêcheries dans la rivière St. Jean.

Le 16, malgré un fort vent de nord-ouest, nous entrons dans le bassin de Gaspé.

Le steamer "Lady le Marchant," ayant à bord le capitaine Orlebar, de la marine royale, hydrographe chargé de faire la levée hydrographique des côtes du Golfe St. Laurent, est dans le port de Gaspé, depuis hier soir. Je m'empresse d'aller à bord et de rapporter à son commandant la découverte que nous avons faite, en touchant dessus, d'une roche ayant neuf pieds d'eau à mer basse, et que nous relevâmes au compas au sud-est de la pointe ouest de l'entrée de la rivière Washeecotai, distance d'environ deux milles. Cette roche n'était ni marquée sur les cartes du capitaine Bayfield, ni connue des habitants de la côte.

Le 17, nous commençons à déposer nos huitres sur des fonds que j'avais choisis comme étant les plus propres, après avoir fait une étude complète de tout le bassin. Ces fonds sont d'une vase assez consistante et ressemblent beaucoup aux fonds des bancs d'huitres de Caraquette. Ils sont très bien abrités, puisqu'ils se trouvent dans le bassin, et recouverts d'une couche d'eau de cinq à quinze pieds d'épaisseur.

Je me décide à faire deux bancs d'huitres, l'un vis-à-vis la maison de M. Horatio LeBoutillier, à environ quatre arpents de l'entrée du bassin, l'autre à un mille plus haut, en face de la maison de M. Short, tous les deux sur la côte sud.

Sur le premier banc, nous déposons 80 quarts d'huitres qui couvrent une étendue de terrain de quatre acres de longueur sur un de largeur, et sur le second, 70 quarts.

Il nous reste à bord 40 quarts d'huitres très bien conservées et fraîches que je destine aux Iles de la Madeleine, où je sais qu'il existe en plusieurs endroits, mais surtout au Havre aux Basques, d'excellents fonds pour y faire des huitrières.

Pendant cette visite au bassin de Gaspé, qui fut prolongée jusqu'au 22, à cause d'un fort vent d'est accompagné de pluie et de brume, qui souffla depuis le 18 jusqu'au 22, et qui nous était contraire, j'eus à m'occuper de deux cas d'assaut et batterie par deux matelots sur la personne du capitaine d'un bâtiment. Les témoignages entendus, les défenseurs furent trouvés coupables et condamnés à l'amende qu'ils ne voulaient pas payer, et je les gardai à bord pour les conduire à la prison du comté, à Percé.

Le 18, le capitaine Joseph Pearse, de la goëlette *Atravida*, était venu se plaindre que son second était depuis quelques jours évidemment atteint d'un accès de folie, aussi dangereuse pour lui que pour le reste de l'équipage, puisqu'il s'était jeté à l'eau, pendant que le bâtiment sortait de la baie de Gaspé, dans l'intention plus que probable de se noyer, car il avait résisté quelque temps à ceux qui l'avaient tiré de l'eau; et il me demandait de le mettre en lieu de sûreté. Je fis venir le second à bord et l'examinai. Pensant que cet accès de folie pouvait n'être que passager, je le gardai, après que son capitaine lui eût donné sa décharge, à bord de "*La Canadienne*," avant de l'envoyer en prison. En effet, au bout de quelques jours il était complètement rétabli, et je le libérai.

Dans la nuit du 19 au 20, la goëlette qui fait le service postal entre les Iles de la Madeleine, Picton et Percé, avait été jetée à la côte à l'entrée du bassin par la tempête, mais elle n'avait pas souffert. J'envoyai plusieurs fois mes hommes avec des ancres et des grelins pour la mettre à flot; mais comme c'était pendant une très haute marée qu'elle s'était échouée, et que les mers diminuaient depuis ce jour là, ils travaillèrent sans résultats aucuns. Mais il était bien certain qu'on parviendrait à la relever dans les prochaines grandes mers. Et afin que cet accident ne fit pas éprouver de retard au transport des malles, je pris à bord celles destinées aux Iles de la Madeleine, où je devais me rendre dans quelques jours.

Il y avait dans le bassin de Gaspé six brick-goëlettes et huit goëlettes. Tous ces bâtiments étaient employés dans le commerce de la morue, les uns avaient apporté des différentes stations de pêche de la côte sud et de la côte nord, le poisson séché et préparé pour l'exportation, les autres prenaient ce poisson à bord pour le transporter sur les marchés de Cadix, Naples, Civitta Vecchia et plusieurs autres ports de la Méditerranée.

MM. Connolly et Boyle viennent me faire un rapport satisfaisant de leurs dernières visites dans les rivières dont ils ont la surveillance. Ils n'ont pas appris qu'il y ait été pris du poisson en contravention à la loi.

Le 22, dans l'après-midi, nous levons l'ancre.

Je m'arrête quelque temps à la Grande Grève, où j'apprends que tout est tranquille et que la pêche commence à y devenir meilleure, et à minuit nous mouillons à Percé.

Le 23, je débarque mes prisonniers, et mon constable les livre au gardien de la prison; et après avoir fait une visite aux établissements de pêche de cet endroit, je me rends à la Malbaie, où je rencontre M. Collas, de la Pointe St. Pierre, avec qui je vais au Barachois, visiter la rivière de ce nom sur les bords de laquelle sont établis un grand nombre de pêcheurs.

Le lendemain, M. John Verdon, de la Malbaie, vient porter plainte contre deux pêcheurs du même endroit, pour avoir déserté son service avant d'avoir rempli leurs engagements. Les parties sont entendues devant M. Elias Collas et moi. Les deux pêcheurs sont trouvés coupables et condamnés chacun à \$10 d'amende et aux frais, qui se montent à \$1 15, ou, à défaut de paiement, à huit jours de prison.

Dans l'après-midi, les défenseurs paient l'amende et les frais.

La pêche de la morue à la Malbaie, s'améliorait depuis quelques jours. Quand il faisait beau temps, les pêcheurs prenaient près des côtes de deux à trois drafts de morue dans une seule journée.

Beaucoup de pêcheurs de cet endroit étaient allés au nord et étaient revenus très contents des résultats de leur voyage.

Vers 4 heures p. m., le vent se met à l'ouest, et nous partons pour les Iles de la Madeleine. Le lendemain à 8 heures a. m., il se met au S. S. E., et souffle de ce côté jusqu'à 7 heures p. m., que le vent vire subitement à l'ouest et bientôt passe à la tempête, accompagnée pendant toute la nuit de brouillard et de neige. Nous sommes forcés de mettre à la cap.

Le 26 au matin, le temps s'éclaircit et nous hissons nos grandes voiles ; puis à 7 heures a. m., nous voyons l'Etang du Nord ; et à 5 heures p. m., nous mouillons dans le fond de la Baie de Plaisance, vis-à-vis l'entrée du Havre aux Basques.

Le vent qui avait été fort toute la journée, souffle avec encore plus de violence dans la nuit, et ce n'est que le lendemain dans l'après-midi, que je puis débarquer.

Au havre Amherst, où je rencontre M. Fox, M. Painchaud et les principaux habitants de l'île, on me donne les renseignements suivants :

La pêche du maquereau avait manqué dans la Baie de Plaisance, du côté de l'île d'Amherst ; mais près de l'île Albright, elle avait été assez fructueuse dans les mois de septembre et octobre. A l'Etang du Nord, où le maquereau paraît rarement en si grande abondance, on avait capturé 250 quarts de cet excellent poisson dans le même temps.

La morue abondait près des côtes depuis le mois de septembre ; mais malheureusement les gros vents d'ouest et de nord-ouest qui avaient été si fréquents depuis le commencement de l'automne, n'avaient pas permis à nos pêcheurs de faire une pêche abondante.

Les bâtiments qui avaient été au nord étaient revenus avec de bons chargements de hareng.

Plusieurs des goëlettes des Etats-Unis, qui s'étaient tenues près des Iles de la Madeleine, pendant le mois de septembre pour s'y livrer à la pêche du maquereau, avaient souffert des avaries considérables pendant la tempête du 14 et du 15 de ce mois. Dix d'entr'elles avaient été obligées de se réfugier dans le havre Amherst, pour y subir des réparations. On disait qu'une goëlette de pêche de ce pays avait été abordée dans la nuit par un autre bâtiment au large de l'île Amherst, et qu'elle avait sombré à l'instant avec tout ce qu'elle contenait à bord. Mais les bâtiments des Iles de la Madeleine n'avaient pas souffert.

Le 28, je fais déposer les huitres que nous avons à bord dans le Havre aux Basques, sur le côté sud du chenal du milieu, dans un endroit où il y a de 4 à 8 pieds d'épaisseur, sur un excellent fond de vase. Les huitres couvrent une superficie de deux âcres et demi de long sur trois quarts de large.

Pour trouver cet endroit, il faut mettre la pointe nord-est de l'entrée du Havre aux Basques en ligne avec le cap nord de l'île d'Entrée, et le Cap Albright en ligne avec une grosse butte de sable qui se trouve à 6 arpents à peu près de la dite pointe nord-est de l'entrée du Havre aux Basques.

Dans l'après midi, nous nous rendons au Havre aux Maisons que je visite. Presque tous les bâtiments de ce port sont revenus d'Halifax et des autres ports, où leurs cargaisons de poisson ont été vendues avec de bons profits, surtout le hareng.

Il y avait deux grandes goëlettes en construction.

Je remarque avec satisfaction que les pêcheurs du Havre aux Maisons, comme ceux des autres îles, continuent à marcher dans la voie du progrès et des améliorations où ils sont entrés depuis cinq à six ans. Au lieu de bâtiments de 30 à 40 tonneaux, ils en possèdent maintenant de 60 à 80 tonneaux et en plus grand nombre qu'autrefois. Ils s'équipent mieux pour la chasse du loup-marin, comme pour la pêche de la morue et du hareng sur la côte nord. Leurs ustensiles de pêche sont faits sur des plans plus nouveaux et plus perfectionnés ; quelques-uns même commencent à avoir des grands seines à maquereau et à hareng ; et ils auront aussi le grand avantage de pouvoir aller vendre eux-même sur les marchés les plus avantageux, les produits de leurs travaux de la saison et d'acheter leurs fournitures de pêche et leur sel à bon marché.

En même temps, l'éducation, longtemps si négligée commence à se répandre. Les habitants font de grands sacrifices pour maintenir les anciennes écoles et même pour en établir de nouvelles ; mais vû l'état de pauvreté d'un grand nombre d'entr'eux, ils ne peuvent souscrire assez pour payer à leurs instituteurs un salaire convenable : aussi est-ce avec d'assez grandes difficultés qu'ils peuvent s'en procurer.

Il leur faudrait surtout des instituteurs capables d'enseigner l'anglais en même temps que le français; car depuis quelques années les relations commerciales des Iles de la Madeleine, sont plutôt entre la Nouvelle-Ecosse et principalement le port d'Halifax, qu'avec Québec et Montréal. Et si un des instituteurs d'Amherst ou du Havre aux Maisons, pouvait enseigner les branches élémentaires de l'art de la navigation à ses élèves et aux pêcheurs désireux de s'instruire, pendant l'hiver qu'ils sont presque inoccupés, dans cet art si utile pour eux, il est certain qu'il se formerait en peu d'années des capitaines instruits qui, après avoir commandé des bâtiments pêcheurs pendant l'été dans le golfe, pourraient ensuite conduire ces mêmes bâtiments chargés des produits de nos pêcheries dans les pays étrangers, où se trouvent les meilleurs marchés pour nos poissons.

On conçoit facilement les bons résultats qu'on obtiendrait si, aux profits que font les habitants de nos côtes du golfe à la pêche, on pouvait ajouter les bénéfices que rapporte le transport des produits de cette industrie sur les marchés des pays situés au de-là de l'Atlantique. Aussi me permettrai-je d'attirer l'attention du gouvernement sur ces sujets importants, et de suggérer qu'une allocation spéciale d'argent soit faite pour les Iles de la Madeleine, afin de mettre les commissaires d'écoles de ces endroits en état de se pourvoir d'un maître qualifié pour l'enseignement de la navigation.

Le 29, je me rends au havre Amherst, puis je visite le 30, le bassin et le moulin.

Le 31, à 3 heures A. M., le vent s'élève du côté du sud, et nous mettons à la voile. Nous arrivons à Percé le 2 novembre, au matin.

Je reçois de M. Béchard, l'inspecteur des écoles du comté de Gaspé, la lettre suivante :

A PIERRE FORTIN, ECUYER,
Commandant le vaisseau "La Canadienne,"

Percé, 2 novembre, 1859.

MONSIEUR,—Les commissaires d'écoles des municipalités unis de Pabos et de Newport ont, dans le cours du mois d'août dernier, poursuivi deux contribuables de leurs municipalités qui refusaient de payer leur part de cotisation; ces deux contribuables sont Germain Dupuis et Abraham Duguay. Jugement a été obtenu, et il ne reste plus qu'à saisir; mais d'après les menaces proférées par ces deux individus, il est impossible de trouver un huissier ou constable qui veuille se charger de l'exécution de ces deux jugements. Je vous prie donc de vouloir bien prêter main-forte à la corporation des commissaires d'écoles ci-dessus, dont les affaires se trouvent grandement embarrassées par ce délai.

De l'exécution prochaine de ce jugement, dépend la rentrée des deniers dus par plusieurs autres contribuables de cette même municipalité, qui attendent le succès ou l'insuccès de cette affaire pour payer ou ne pas payer.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très dévoué serviteur,

A. BÉCHARD,
Inspecteur d'écoles, et J. P.

Je réponds de suite à M. Béchard, que je lui donnerai ainsi qu'aux commissaires d'écoles de Pabos et de Newport, toute l'assistance nécessaire pour faire exécuter la loi des écoles, et je prends à mon bord à Percé, l'huissier chargé de saisir les effets de Dupuis et de Duguay.

A 6 heures P. M., nous levons l'ancre, et lendemain à 2 heures 30 minutes P. M., "La Canadienne" mouille vis-à-vis Pabos. Le capitaine Bernier, à qui j'avais donné les instructions nécessaires, débarque avec six hommes et l'huissier, qui cette fois opère la saisie des effets sans résistance. De là la goëlette se rend à Paspébiac, le 4 au matin.

Quant à moi, j'avais pris passage à bord du Lady Head, le 3; j'avais été visiter Dalhousie; mais le 4, au soir, j'étais de retour à Paspébiac.

J'avais encore un troisième voyage à faire à Caraquette, pour y prendre un chargement d'huitres destinées cette fois à la Baie des Sept Iles, qui n'est qu'à cent lieues de Québec, mais la saison était déjà si avancée, le temps si froid, (il gelait toutes les nuits, et nous aurions eu beaucoup de difficulté à conserver les huitres en vie) qu'il me fallut, quoiqu'à regret, y renoncer.

La navigation était sur le point de se fermer ; toutes les pêches étaient finies ; il était temps de songer à aller se mettre en hivernage.

Il y avait encore dans la rade de Paspébiac, quatre bâtiments sur le point de partir pour Naples, et quelques goëlettes qu'on allait échouer sur la grève pour l'hiver. Tous les bâtiments destinés pour Québec, étaient déjà partis depuis quelques semaines.

Le 5, le vent est au S.S.E. Il tombe de la pluie et de la neige toute la journée, mais le lendemain il vire au nord-ouest, et à midi nous mettons à la voile. A 6 heures P. M., nous mouillons à Percé.

J'apprends de suite, de M. le curé Guillemette et de M. Béchard, qu'il doit y avoir le lendemain, à Percé, une assemblée de gens qu'on croit très opposés à l'établissement de la cotisation pour les écoles ; et qu'on y craint des troubles et des désordres. On me dit que plusieurs individus ont menacé d'assaillir M. l'Inspecteur des écoles ; on craint même pour la maison d'école.

M. Béchard et plusieurs autres notables désirent que je sois présent à cette assemblée, et je me fais un devoir de rester à Percé, pour y assister, d'autant plus que le vent de terre qu'il fait nous permet de mouiller dans la rade du sud-ouest sans danger pour le bâtiment.

Le lendemain l'assemblée annoncée a lieu en effet, et c'est dans le but de s'opposer à l'établissement de la cotisation des écoles. Jusqu'alors le système volontaire de payer pour le soutien des écoles avait prévalu à Percé, comme sur le reste de la côte ; mais comme beaucoup de personnes ne payaient pas leur part des taxes, il s'ensuivait que les commissaires d'écoles se trouvaient dans l'impossibilité de solder les maîtres et de pourvoir à l'entretien des maisons d'écoles, et pour obvier à cet état de chose malheureux, M. l'Inspecteur des écoles avait reçu instruction de l'honorable M. Chauveau, d'établir le système de la cotisation.

A 1 heure P. M., je me rends au Palais de Justice, où se tient l'assemblée, qui est composée d'environ deux cents personnes toutes bien disposées à m'écouter. Je leur parle pendant près de deux heures ; je leur explique les choses les plus importantes de la loi des écoles plusieurs fois, de manière à ce qu'elles soient bien comprises de tout le monde, et vers trois heures, j'ai la satisfaction de voir que la foule se disperse avec un ordre parfait, non plus déterminée à faire de l'opposition à outrance à l'établissement de la cotisation pour le soutien des écoles, mais plutôt disposée à n'y pas mettre d'obstacle ; comme de raison, je parle de la majorité.

Le lendemain, le vent d'ouest s'élève et nous faisons route pour Québec.

Le 10, à midi, après avoir essuyé la nuit précédente une tempête de nord-ouest, nous sommes par le travers des Sept Iles.

Le 11, nous sommes assaillis par une tempête affreuse de nord-est accompagnée d'une neige très-épaisse, qui nous oblige à mettre à la cap une partie de la journée, et le 12, au soir, nous mouillons dans la rade de Québec.

Le 14, la " Canadienne " est mise sur le *patent slip* de M. George Davis, à la Pointe-Lévi, et le 15, l'équipage est payé et déchargé.

P. FORTIN,
Magistrat commandant
" La Canadienne. "

EXTRAIT du journal tenu à bord de " *La Canadienne* " pendant la saison de 1859,

- 10 mai.—Parti de Québec.
- 14 " —Mouillé à Percé.
- 14 " —Parti de Percé.
- 16 " —Mouillé au Havre Amherst (Isles de la Madeleine.)
- 19 " —Parti du Havre Amherst.
- 20 " —Mouillé à Paspébiac.
- 20 " —Parti de Paspébiac.
- 20 " —Mouillé à New-Richmond.
- 23 " —Parti de New-Richmond.
- 23 " —Mouillé à Bonaventure.
- 23 " —Parti de Bonaventure.
- 23 " —Mouillé à Paspébiac.
- 27 " —Parti de Paspébiac.

- 28 " —Mouillé à Percé.
 28 " —Parti de Percé.
 28 " —Mouillé au Bassin de Gaspé.
 30 " —Parti de Gaspé.
 31 " —Mouillé au Havre Amherst.
 9 juin.—Parti du Havre Amherst.
 10 " —Arrivé à Percé.
 10 " —Parti de Percé.
 10 " —Mouillé au Bassin de Gaspé.
 19 " —Parti du Bassin de Gaspé.
 21 " —Mouillé au Havre de Mingan.
 23 " —Parti de Mingan.
 23 " —Arrêté à la Rivière au Tonnerre.
 25 " —Mouillé à la Rivière Moisie.
 28 " —Quitté la Rivière Moisie.
 29 " —Arrêté à Fall River.
 30 " —Mouillé à la Rivière Shelldrake.
 1er juil.—Parti de la Rivière Shelldrake.
 1er " —Arrêté à Ridge Point.
 1er " —Arrêté dans la Baie de Magpie.
 2 " —Mouillé à la Longue Pointe (Mingan.)
 2 " —Quitté la Longue Pointe.
 2 " —Mouillé dans le Havre de Mingan.
 4 " —Parti de Mingan.
 4 " —Mouillé à la Rivière St. Jean.
 5 " —Quitté la Rivière St. Jean.
 6 " —Mouillé dans le Havre de Natashquan.
 9 " —Parti de Natashquan.
 9 " —Mouillé dans la Baie de Kekasca.
 10 " —Mouillé dans la Baie de Washeecootai.
 12 " —Quitté Washeecootai.
 13 " —Mouillé dans la Baie de Coacocho.
 14 " —Parti de Coacocho.
 14 " —Mouillé dans le Havre de Wapitigun.
 15 " —Quitté le Havre de Wapitigun.
 15 " —Mouillé dans la Baie des Moutons.
 19 " —Quitté la Baie des Moutons.
 19 " —Mouillé au Petit Mécatinna.
 19 " —Quitté le Petit Mécatinna.
 21 " —Mouillé à Bonne Espérance.
 22 " —Quitté Bonne Espérance.
 22 " —Mouillé à l'Anse aux Blancs Sablons.
 23 " —Quitté l'Anse aux Blancs Sablons.
 27 " —Mouillé au Havre Amherst.
 27 " —Parti du Havre Amherst.
 28 " —Mouillé à Percé.
 29 " —Quitté Percé.
 29 " —Arrêté à la Pointe St. Pierre.
 29 " —Mouillé à Douglass Town.
 30 " —Parti de Douglass Town.
 30 " —Mouillé au Bassin de Gaspé.
 2 août.—Parti du Bassin de Gaspé.
 4 " —Arrêté à la Longue Pointe (Mingan.)
 4 " —Mouillé à la Rivière St. Jean.
 6 " —Quitté la Rivière St. Jean.
 6 " —Mis en panne vis-à-vis la Rivière au Tonnerre
 6 " —Impossible de débarquer là à cause de la mer.

- 6 " —Quitté la Rivière au Tonnerre.
7 " —Mouillé à la Rivière au Renard.
7 " —Quitté la Rivière au Renard.
7 " —Arrêté à l'Anse aux Griffons.
7 " —Quitté l'Anse aux Griffons.
8 " —Arrêté au Cap des Rosiers.
8 " —Arrêté à la Grande Grève.
8 " —Mouillé au Bassin de Gaspé.
9 " —Parti du Bassin de Gaspé.
9 " —Mouillé à Percé.
9 " —Quitté Percé.
10 " —Mouillé au Grand Pabos.
10 " —Mouillé à Paspébiac.
14 " —Quitté Paspébiac.
15 " —Arrêté à Carleton.
15 " —Mouillé à Dalhousie.
17 " —Quitté Dalhousie.
17 " —Mouillé à La Mission.
19 " —Parti de La Mission.
19 " —Mouillé à Carleton.
19 " —Parti de Carleton.
19 " —Mouillé à New-Richmond.
20 " —Quitté New-Richmond.
20 " —Mouillé à Paspébiac.
22 " —Quitté Paspébiac.
22 " —Mouillé à Bonaventure.
24 " —Quitté Bonaventure.
25 " —Mouillé à Percé.
25 " —Mouillé à la Pointe St. Pierre.
25 " —Mouillé à Sandy Beach.
26 " —Mouillé au Bassin de Gaspé.
28 " —Quitté le Bassin de Gaspé.
28 " —Mouillé à la Pointe St. Pierre.
28 " —Quitté la Pointe St. Pierre.
29 " —Mouillé à la Rivière au Renard.
29 " —Parti de la Rivière au Renard.
31 " —Arrêté à La Tabatière.
31 " —Mouillé à la Baie des Moutons.
2 sept. —Quitté la Baie des Moutons.
2 " —Mis en panne vis-à-vis St. Augustin ; impossible d'aller à terre à cause de la mer.
3 " —Mouillé dans la Baie des Moutons.
5 " —Quitté la Baie des Moutons.
5 " —Mouillé dans la Baie de Bradore.
7 " —Quitté la Baie de Bradore.
7 " —Mouillé dans la Baie de Bonne Espérance.
8 " —Quitté Bonne Espérance.
10 " —Mouillé dans le Havre de Natashquan.
10 " —Parti de Natashquan.
11 " —Mouillé à Mingan.
13 " —Parti du Havre de Mingan.
13 " —Arrêté à la Rivière St. Jean.
13 " —Quitté la Rivière St. Jean.
14 " —Mouillé à Mingan.
17 " —Quitté Mingan.
17 " —Mouillé à la Longue Pointe.
17 " —Quitté la Longue Pointe.

- 18 " —Arrêté à Bridge Point.
 18 " —Arrêté à la Rivière au Tonnerre.
 18 " —Quitté la Rivière au Tonnerre.
 19 " —Mouillé à la Rivière de la Madeleine.
 20 " —Arrêté à la Grande Vallée.
 20 " —Mouillé à Douglass Town.
 21 " —Mouillé au Bassin de Gaspé.
 22 " —Quitté le Bassin de Gaspé.
 22 " —Mouillé à la Pointe St. Pierre.
 23 " —Quitté la Pointe St. Pierre.
 23 " —Arrêté à Percé.
 24 " —Arrêté à l'Anse du Cap.
 24 " —Quitté l'Anse du Cap.
 25 " —Arrêté à la Grande Rivière.
 25 " —Quitté la Grande Rivière.
 26 " —Mouillé à Paspébiac.
 28 " —Quitté Paspébiac.
 29 " —Mouillé dans le Havre de Caraquette.
 3 oct. —Parti du Havre de Caraquette.
 3 " —Mouillé au Port Daniel.
 4 " —Quitté le Port Daniel.
 5 " —Arrêté à Paspébiac.
 5 " —Mouillé à New-Richmond.
 9 " —Quitté New-Richmond.
 9 " —Mouillé à Paspébiac.
 11 " —Quitté Paspébiac.
 12 " —Mouillé à Caraquette.
 14 " —Quitté Caraquette.
 15 " —Mouillé à Percé.
 15 " —Arrêté à la Pointe St. Pierre.
 15 " —Mouillé à Douglass Town.
 16 " —Mouillé au Bassin de Gaspé.
 22 " —Quitté le Bassin de Gaspé, arrêté à la Grande Grève, mouillé à Percé.
 23 " —Quitté Percé, mouillé à la Malbaie.
 24 " —Quitté la Malbaie.
 26 " —Mouillé au Havre aux Basques.
 28 " —Quitté le Havre aux Basques, mouillé au Havre aux Maisons.
 29 " —Quitté le Havre aux Maisons, mouillé au Havre Amherst.
 31 " —Quitté les Isles de la Madeleine.
 2 nov. —Mouillé à Percé, quitté Percé.
 3 " —Mouillé à Pabos, quitté Pabos.
 4 " —Mouillé à Paspébiac.
 6 " —Quitté Paspébiac.
 6 " —Mouillé à Percé.
 8 " —Parti de Percé.
 10 " —Passé la Pointe des Monts.
 11 " —Violente tempête accompagnée de neige.
 12 " —Mouillé dans le port de Québec.

REMARQUES SUR LES PECHERIES CANADIENNES DANS LE GOLFE ST. LAURENT.

Le Canada possède dans le fleuve et le golfe St. Laurent, au-delà de neuf cents milles d'étendue de côtes, près desquelles on trouve à différentes époques de l'année, une abondance et une variété de poissons et d'animaux marins plus grandes que dans aucune autre partie de l'Amérique.

Les bancs de hareng, de morue et de maquereau qui s'approchent de nos rivages pour le besoin de la reproduction de l'espèce sont immenses et inépuisables. Puis, vers la fin

de novembre et au commencement de décembre, on voit entrer par le détroit de Belle-Ile, d'innombrables troupeaux de phoques qui, après avoir suivi la côte du Labrador de très près (et c'est cette circonstance qui permet d'en faire la pêche avec des filets stationnaires) jusqu'au de là du cap Whittle, vont ensuite chercher au milieu du golfe les glaces flottantes sur lesquelles les femelles déposent leurs petits dans le mois de mars.

Certains bancs, tels que ceux de Mingan et de St. Jean, sont fréquentés tous les ans par un nombre considérable de baleines de différentes espèces, pour la pêche desquelles on fait des armements considérables dans le port de Gaspé.

Il ne faut pas non plus oublier le saumon, appelé à juste titre le roi des poissons d'eau douce, que fournissent en grande quantité les rivières du Labrador et de la côte de Gaspé.

Je dois aussi mentionner plusieurs espèces excellentes de truite, le haddock, le flétru, l'anguille, le caplan, le homard, etc., qui, sans faire l'objet d'un commerce considérable, procurent aux habitants du littoral une nourriture aussi saine qu'abondante.

De tous les poissons que je viens de nommer la morue, le hareng, le saumon, le phoque et la baleine ont seuls attiré plus ou moins l'attention des pêcheurs du Canada. Quant au maquereau, on peut dire qu'on en a négligé la pêche presque entièrement jusqu'à présent.

On laisse aux pêcheurs des Etats-Unis, l'avantage d'exploiter en grand cette branche d'industrie qui est une source de bénéfices considérables pour eux.

On se contente maintenant en Canada, de faire la pêche du maquereau en bateaux près des côtes, lorsque la pêche de la morue n'est pas fructueuse. Elle n'a jamais été l'objet d'armements spéciaux.

Les pêcheries se divisent en deux grandes classes : les pêcheries maritimes et les pêcheries fluviales.

Les premières se subdivisent en pêche de la morue, pêche du hareng, pêche du maquereau, pêche du phoque et pêche de la baleine. Les dernières comprennent la pêche du saumon, de la truite, etc., etc.

Quoique la pêche de la morue ne soit pas la première qui se fasse le printemps, je l'ai placée en tête des autres cependant, en raison de son importance ; c'est elle qui donne de l'occupation au plus grand nombre de pêcheurs, de l'emploi au plus grand nombre de bâtiments et qui fournit les résultats les plus avantageux.

Aussi, en faisant mention des différentes pêches, pour en démontrer toute la valeur et l'importance sous le rapport économique et commercial, et en même temps pour faire sentir la nécessité de les encourager par tous les moyens possibles, vais-je commencer par celle de la morue.

DE LA PECHE À LA MORUE.

La morue (*morrhua*) de la famille des Gadidæ, est si bien connue partout que je puis me dispenser d'en faire la description. Qu'il me suffise de dire qu'il y en a plusieurs espèces dont la seule importante pour nous est la morue ordinaire (*morrhua vulgaris*) qu'on trouve sur toutes les côtes du golfe St. Laurent.

On prend souvent dans l'automne, sur la côte de Gaspé, le haddock (*morrhua œglifinis*), et la merluche (*phycis americanus*) ; mais on ne sale pas ces poissons pour l'exportation.

La morue habite les climats froids et tempérés. On la trouve sur les côtes du Groënland, du Labrador, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis. Tout le monde a entendu parler du grand banc de Terre-Neuve et de l'immense quantité de morue qu'on y rencontre.

Elle est abondante sur la côte de l'Islande et sur la côte de la Norvège, où elle compose la principale nourriture des habitants. Elle visite la côte d'Ecosse, la côte d'Angleterre et la côte d'Irlande. On en prend quelque fois sur les côtes de France. Mais il ne paraît pas qu'elle dépasse la latitude de Gibraltar, et on n'en a jamais vu dans la Méditerranée.

La morue se tient généralement dans la mer à une profondeur de 25 à 60 brasses. Rarement on la prend à plus de 75 brasses.

Cependant lorsque le besoin de la reproduction se fait sentir, elle s'approche des côtes à la suite du caplan dont elle fait alors sa nourriture principale, et s'y tient pendant six à huit semaines dans 12, 8 et même dans 5 brasses d'eau. C'est alors qu'on peut se livrer aux opérations de la pêche de ce poisson avec le plus de succès.

La morue paraît sur les côtes canadiennes à des époques variables, généralement entre le 10 mai et le 1er juin, et quelquefois plus tard. Elle a des lieux de prédilection où elle se tient en plus grande quantité qu'ailleurs. Ce sont les endroits qui réunissent toutes les conditions les plus favorables pour la conservation et l'éclosion du frai. Puis cet acte accompli, la morue se retire sur des bas fonds, appelés bancs, où elle trouve toujours une nourriture suffisante pour satisfaire son appétit vorace bien connu.

On trouve la morue en grande quantité sur la côte de Gaspé, depuis le Cap Chat, dans le fleuve St. Laurent, jusqu'à Paspébiac et même jusqu'à New Richmond, dans la baie des Chaleurs.

Autrefois on en prenait beaucoup jusqu'à Rimouski, aux Escoumins et dans la baie de Carleton : mais depuis trente à quarante ans, la morue a paru en si petite quantité dans ces endroits, qu'on a cessé d'en faire la pêche.

Aux Iles de la Madeleine, la morue commence à se montrer à la suite du hareng, au commencement de mai, dans la baie de Plaisance, puis au sud de l'Île d'Entrée et à l'Étang du Nord.

Plus tard on la trouve sur des bancs situés à une dizaine de milles de l'Île d'Entrée et de l'Île Amherst, et près du Corps Mort et aux Iles aux Oiseaux.

Sur la côte nord du fleuve et du golfe St. Laurent et du Labrador, elle abonde presque tout le long de la côte depuis la Pointe des Monts jusqu'à la frontière du Canada, dans l'anse aux Blancs Sablons.

Mais c'est surtout dans cette dernière anse, dans la baie de Bradore, dans la baie des Saumons, aux Iles aux Chiens, dans la baie des Moutons, à Naiashquan, à la rivière St. Jean, dans la baie de Magpie, et à la rivière Shelldrake, qu'elle afflue en plus grande quantité.

Dans plusieurs de ces endroits, la morue s'approche si près des côtes qu'on peut en prendre quelque fois de quatre à cinq mille dans un seul coup de seine. Mais on en fait la pêche généralement avec des lignes de chanvre dont les hameçons sont amorcés avec des morceaux de poissons bien frais, ou même avec des poissons entiers lorsqu'ils sont petits, comme le caplan et le lanson.

La pêche de la morue se fait en bâtiments ou en bateaux.

La première manière est la plus couteuse ; mais aussi elle fournit de plus beaux poissons.

Les bâtiments pêcheurs de morue, montés par dix à trente pêcheurs, selon le tonnage, se mouillent sur les bancs où le poisson afflue, dans des profondeurs qui varient entre 15 brasses et 50 brasses d'eau, au moyen de cables de chanvre ou de manille. On se procure à bord de l'appât en tendant des filets en pleine mer à quelque distance du navire, puis on pêche la morue avec des lignes, le jour et souvent la nuit, malgré les vents et les mauvais temps, jusqu'à ce que la cale du bâtiment soit pleine de poisson tranché et salé.

Le voyage terminé, le bâtiment retourne au port d'armement, la morue est débarquée, lavée et séchée, puis mise en pile dans des hangars. Elle est alors prête pour l'exportation.

Ce sont surtout les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et des États-Unis, qui font la pêche de la morue en bâtiments près de nos côtes.

Les pêcheurs du Canada font au contraire la pêche en bateaux, la plupart près des côtes et sur les bancs voisins des anses et des baies où ils demeurent. D'autres, comme un grand nombre de pêcheurs des Iles de la Madeleine, de Bonaventure de Paspébiac, de la Malbaie et de Douglass Town, vont se livrer aux travaux de leur métier sur la côte du Labrador, dans les stations de pêche que j'ai nommées plus haut. Ils y trouvent de bons havres où ils peuvent mettre leurs vaisseaux en sûreté, et une telle abondance de poisson quelquefois, qu'il est souvent possible de faire ce voyage dans quatre à cinq semaines et de revenir avec des chargements complets.

Les bateaux de nos pêcheurs sont faits en baleiniers, c'est-à-dire qu'ils sont pointus à l'avant comme à l'arrière.

Sur la côté de Gaspé, ils ont de 18 à 22 pieds de longueur de quille sur 5 à 7 pieds de largeur. Ils sont fort tonturés. La quille est ordinairement de merisier, et le bordage, qui est à clin, de pin ou de cèdre. La voilure se compose de deux voiles à baleston ou à corne.

Les pêcheurs de la Grande Rivière et de la côte voisine qui ont l'habitude d'aller très souvent sur les bancs de Miscou, se servent de bateaux de 20 à 25 pieds de quille et pontés en avant. Aux Iles de la Madeleine, les bateaux sont plus petits et plus légers, surtout dans les anses où on est obligé de les tirer à terre, lorsque les vents du large règnent.

Les habitants résidants de la côte du Labrador, ont tous des bateaux, (qu'ils achètent des pêcheurs américains,) d'environ 16 pieds de quille et portant une voilure de coton très haute, mais étroite du haut.

Tous ces bateaux sont excellents marcheurs et se comportent admirablement bien à la mer, surtout ceux de Gaspé. Un de ces bateaux peut durer de 6 à 8 ans, s'il n'éprouve pas d'avaries.

C'est toujours le matin, vers deux à trois heures, que les pêcheurs partent pour se rendre sur les fonds de pêche. Quelquefois ils ont la chance d'être favorisés par un bon vent; mais souvent il fait calme, et alors ils sont obligés de se servir de leurs avirons et de nager pendant plusieurs heures.

Arrivés à l'endroit où les pêcheurs espèrent trouver du poisson, ils jettent le grapin à l'eau, amènent les voiles et les mâts qu'ils mettent en travers du bateau avec leurs avirons, puis ils amorcent, avec des poissons frais, leurs lignes qui, lancées à la mer, ne tardent pas à se rendre au fond à l'aide d'une cale de plomb pesant de une à quatre livres, selon la profondeur de l'eau où l'on pêche et la force des courants. Et le brassage une fois connu, ils retirent un peu leurs lignes, dont l'extrémité supérieure est amarrée à un taquet à bord du bateau, afin que les hameçons se trouvent suspendus à environ une brasse du fond.

Sur la côte de Gaspé, les deux pêcheurs qui montent les bateaux ont deux lignes chacun, et c'est bien assez, car on y pêche dans vingt, trente et même quarante brasses de profondeur. Sur plusieurs points de la côte du Labrador, où l'on pêche dans 10 brasses d'eau et moins, ils se servent de quatre lignes, quelquefois le maître du bateau qui se tient toujours à l'arrière en manie six; mais les cales de ces lignes sont très légères, et alors on ne pêche pas dans plus de cinq brasses d'eau. Une fois la pêche commencée, les pêcheurs n'ont pas un instant de repos, si la morue est abondante; car pendant qu'ils tirent une ligne, l'autre se rend au fond, et avant qu'ils aient décroché la morue qui s'est prise sur la première, il y a déjà du poisson à la seconde. Les lignes sont toujours garnies de deux hameçons, et souvent il y a une morue à chaque hameçon; c'est ce que les pêcheurs appellent une ramée.

Très fréquemment la pêche n'est pas favorable à l'endroit où on a mouillé d'abord; alors on lève l'ancre, on met à la voile ou on borde les avirons et on va chercher plus loin des fonds plus favorables. On y gagne bien souvent à changer ainsi de place; mais il arrive aussi souvent qu'un pêcheur, après avoir fait dans sa journée de 15 à 20 milles, s'en retourne à terre le soir avec cinquante ou soixante morues seulement. Lorsque la pêche est fructueuse, les bateaux prennent tous les jours de trois à cinq *drafts* de morue chacun, (la draft pèse 252 livres.) Sur la côte nord, pendant la grande affluence de la morue près des rivages, on a vu des bateaux, montés par deux hommes seulement, capturer en une seule journée de 1500 à 2000 de ces poissons.

Les pêcheurs restent ordinairement sur les fonds de pêche jusqu'à quatre à cinq heures de relevée, puis ils se hâtent de revenir à terre, pour que la morue qu'ils apportent soit tranchée de suite et salée, avant qu'elle ait eu le temps de s'échauffer et de se ramollir.

Mais le temps n'est pas toujours propice pour les travaux de la pêche. Avec de forts vents du large nos pêcheurs ne peuvent pas sortir en mer. Souvent ils sont retenus à terre par des tempête, qui durent des semaines entières; quelquefois ils partent de calme, et ils ne sont pas plutôt rendus sur les fonds, qu'il s'élève de gros vents souvent accompagnés de brume qui les forcent à revenir bien vite à terre, et souvent avant d'avoir pris un seul poisson. Et il est bien rare que pendant la saison nos côtes ne soient pas visitées par des grains et des ouragans, si forts et si soudains, que les pauvres pêcheurs qui sont au large, sont obligés de fuir à sec de voiles et de rester à la cap pendant des jours entiers. Et tous les ans une vingtaine de pêcheurs se perdent dans les bateaux qui sombrent en mer, ou qui chavirent dans les brisants en voulant gagner le rivage.

Les mois de juin, juillet et d'août, sont les mois les plus favorables à la pêche de la morue, non seulement parce que pendant cette période de douze semaines les calmes sont

fréquents, les beaux temps de longue durée et les tempêtes plus rares que dans aucun autre temps de la saison ; mais parce que c'est alors que la morue afflue le plus vers les côtes, soit pour frayer, soit pour courir à la poursuite des bancs de caplan et de lanson, dont elle fait sa principale nourriture, et qu'aussi ces poissons qui servent d'appâts sont abondants et faciles à prendre. Car il faut bien savoir que, quand les pêcheurs ne peuvent se procurer de l'appât frais, il n'y a pas de pêche possible, la morue n'étant pas du tout friande de poissons salés. Il n'y a guère que sur les grands bancs où la morue vit principalement sur des crustacés et des mollusques, qu'elle mord avec assez d'empressement à la ligne appâtée avec du hareng ou du caplan salé.

Il est donc de la plus grande nécessité pour les pêcheurs de toujours être bien pourvu de poissons frais servant d'appâts ; aussi ont-ils à leur service des seines à hareng, à caplan et à lanson, avec lesquelles tous les matins et tous les soirs ils vont prendre une quantité suffisante de petits poissons pour la pêche de la journée.

Souvent ces poissons ne s'approchent pas assez du rivage pour pouvoir être capturés à la seine, alors les pêcheurs vont au large prendre le hareng et autres poissons au filet et à la ligne.

La pêche qui se fait depuis le commencement de la saison jusqu'au quinze d'août, s'appelle la pêche d'été ; et celle qui se fait après, la pêche d'automne. La morue prise jusqu'au mois de septembre est salée et séchée pour être exportée dans les pays étrangers ; la morue prise depuis septembre jusqu'à la clôture de la pêche est simplement salée et mise en barrils, et c'est ainsi qu'elle vient sur les marchés de Québec et de Montréal.

La préparation de la morue, pour les pays étrangers, demande beaucoup de travail et exige des soins particuliers et une grande surveillance de la part de ceux qui sont chargés de cet ouvrage. Mais outre cela, il faut les bâtisses et les hangars nécessaires pour la mettre en salaison et un terrain propice pour la faire sécher. Et avant d'expliquer la manière dont est préparée la morue soit pour l'étranger soit pour la consommation intérieure, il sera utile, je crois, de donner une courte description de ce qui constitue un établissement de pêche.

L'établissement de pêche, tel que nous l'avons sur la côte de Gaspé et sur la côte du Labrador, se compose d'une réunion de grandes et de petites bâtisses en bois, qui de loin ont l'apparence d'un village, dont les unes servent à loger les employés et les pêcheurs de l'établissement, et les autres à recevoir le poisson, soit à l'état frais, soit à l'état salé, et à contenir les marchandises, les agrès des bâtiments et des bateaux de pêche, les provisions, le sel, etc., etc.

Il y a d'abord la maison du chef de l'établissement ou de l'agent, généralement placée au centre du groupe des bâtisses, et dans un endroit élevé, d'où il peut voir tout ce qui se fait sur l'établissement, et en même temps surveiller les bateaux qui sont à la pêche ; puis autour du magasin, des marchandises et des provisions, les hangars où sont serrés les ustensiles de pêche, les ateliers du charpentier et du voilier, la boutique du forgeron, et enfin l'échafaud placé aussi près que possible du rivage où se font les premières opérations de la préparation du poisson.

Les maisons du chef et des employés, et les hangars ressemblent assez à ce qu'on fait dans le même genre dans nos campagnes ; il n'en est pas ainsi de l'échafaud qui mérite une mention particulière.

L'échafaud, ou comme on l'appelle partout sur nos côtes, le *chaufaud*, est la bâtisse la plus importante d'un établissement de pêche à la morue. C'est une grande construction en bois, couverte en écorce et en tourbe sur la côte du Labrador, et en planche et en bardeaux sur la côte de Gaspé, dont l'une des extrémités touche à l'eau et se termine par un débarcadère, appelé *tête de chaufaud*, avançant assez loin dans la mer pour que les bateaux chargés de poisson puissent l'accoster aussi bien à mer basse qu'à mer haute.

Le plancher du débarcadère, fait en gaules de sapin ou d'épinette le plus souvent, est divisé en compartiments dans lesquels les pêcheurs qui viennent d'arriver avec une batelée de poisson, lancent leurs morues, en les comptant, avec des instruments appelés *piquois*,

A l'entrée de l'échafaud sont dressés les étaux sur lesquels on habille la morue. Au milieu est un passage dont le plancher uni et fait avec de forts madriers permet aux graviers de rouler leurs brouettes chargées de sel ou de poisson sans beaucoup d'efforts, et

de chaque côté sont des places pour les piles de morue, le sel, les auges à laver le poisson, etc., etc.

Les premiers travaux de la préparation de la morue se font sur les étaux.

Dans les établissements canadiens, on emploie généralement pour l'opération qui consiste à habiller la morue, trois hommes désignés sous le nom de piqueurs, de décolleurs et de trancheurs. Les français n'ont que le décolleur et le trancheur, c'est un mousse qui fait l'office de piqueur.

La morue une fois portée dans l'échafaud et comptée, les hommes se mettent à l'ouvrage.

Le piqueur, armé d'un couteau à deux tranchants, saisit la morue par les yeux, l'égorge et d'un seul coup de couteau l'ouvre jusqu'au nombril, puis la passe au décolleur. Celui-ci détache le foie qu'il jette dans un baril placé près de lui, et de la même main arrache les entrailles, puis avec la main gauche décolle la tête du poisson. Le trancheur saisit par le collet gauche la morue arrivée à cet état de préparation, et l'ouvre par le côté gauche depuis le col jusqu'à l'origine de la queue; il l'appuie ensuite sur une tringle clouée sur l'échalas, et d'un seul coup de couteau, s'il le peut, il enlève, depuis le nombril jusqu'à l'extrémité supérieure, la colonne vertébrale par le milieu de la substance médullaire.

Les débris de poisson, comme la tête, les entrailles, sont jetés à la mer par un trou pratiqué sous l'échalas et emporté par le reflux, s'ils n'ont pas déjà été dévorés par les crapauds de mer et les plies qui se tiennent toujours en grand nombre auprès des échafauds.

Des mains du trancheur, la morue passe dans celles du saleur qui la pile, en ayant soin de bien l'étendre, la chair en haut et les collets en dehors, et met un lit de sel entre chaque rangée au moyen d'une pelle de bois. L'art du saleur consiste à étendre sur chaque morue la quantité de sel nécessaire pour la bien conserver sans la brûler.

On laisse ainsi la morue pilée pendant trois ou quatre jours quelque fois, selon le degré de force du sel qu'on a employé, puis on procède à l'opération du lavage.

Sur la côte du Labrador, il arrive souvent qu'on laisse la morue ainsi pilée pendant plusieurs semaines et même pendant des mois entiers, mais elle n'est jamais aussi blanche que lorsqu'elle n'a été soumise à l'action du sel que le temps nécessaire.

Pour laver la morue, on la transporte au moyen de brouettes ou de boyards, dans un grand auge fait en madriers de dix à douze pieds de longueur sur quatre de largeur, avec trois pieds de hauteur, rempli d'eau qu'on a soin de changer continuellement, puis des hommes armés de gaules, autour desquelles sont attachés des torchons appelés fauberts, la tournent et la frottent en tous sens, jusqu'à ce qu'elle soit entièrement lavée du sel qui la recouvrait; puis on la met de nouveau en pile pour que dans cette position l'humidité dont elle est toute chargée s'écoule facilement.

Quand la morue a été ainsi pendant quelques jours, on défait les piles et on l'étend une à une, sur des claies de trois pieds de large, recouvertes de branche d'épinette ou de sapin, et reposant sur des poteaux à environ trois pieds de terre, afin qu'exposée ainsi à l'action du soleil, elle finisse par perdre toute l'eau qu'elle contient et acquière cet état de siccité qui lui permette de se conserver, même dans les pays chauds, pendant plusieurs années.

Si les procédés qui consistent à habiller la morue doivent être faits avec soin, d'un autre côté l'opération de la dessiccation ne doit pas être non plus négligée un seul instant; car la morue est marchande ou de qualité inférieure, et quelquefois totalement perdue selon que cette opération est bien ou mal conduite.

Les claies sur lesquelles la morue est étendue pour sécher, sont appelées *vignots*. Elles sont placées parallèlement les unes aux autres, ayant une espace de quatre pieds entre chaque pour permettre aux hommes chargés de soigner la morue de circuler autour.

Pendant la nuit, les morues sont ramassées et mises en piles de quinze à vingt poissons, la chair en bas, et recouvertes des morues les plus larges. Le matin on les étend, la chair en haut. Si le soleil devient trop ardent vers le milieu du jour, on les retourne la chair en bas, afin qu'elles ne soient pas brûlées. Mais du moment que la grande chaleur est passée, on expose de nouveau la chair à l'action dessicative du soleil. Car plus la morue sèche vite, plus elle conserve sa blancheur et devient transparente, et plus elle se vend cher sur les marchés étrangers.

Le maître de pêche ou celui qui, dans l'établissement, est chargé spécialement de veiller aux dernières opérations de la préparation de la morue, est sans cesse sur le qui-vive, quand il a une grande quantité de poissons sur les *vignots*. A chaque instant il examine le ciel. Il regarde à tous les points de l'horizon s'il ne s'amoncele pas quelques nuages précurseurs de la pluie. Mais il consulte surtout son baromètre, et s'il y trouve quelque indication d'un temps pluvieux ou brumeux, de suite l'ordre est donné de ramasser la morue au plus vite. Alors, si l'orage est bien menaçant et qu'il y ait beaucoup de poisson dehors, tout le monde se met à l'ouvrage, depuis le chef jusqu'au dernier mousse. Puis l'opération terminée, chacun retourne à sa besogne content et sans inquiétude; car la morue ainsi placée le dos en haut ne peut souffrir de la pluie, à moins que l'humidité de l'atmosphère ne dure longtemps, et qu'il n'y survienne par intervalles quelques heures de soleil qui permettent d'étendre la morue.

Une fois la dessiccation de la morue assez avancée, on fait de grandes piles rondes, contenant jusqu'à trente quintaux de morue chaque, recouvertes d'écorce de bouleau et de pierres pesantes. Ainsi pressée elle perd ce qui lui restait d'humidité. Et quand elle a été dans cet état pendant quelques semaines, on la met dans des hangars bien étanches, où on la laisse jusqu'à ce qu'arrive le temps de l'expédier sur les marchés où elle se vend le mieux.

Mais avant de la mettre à bord des navires on l'étend, pendant une journée de chaleur, sur un terrain couvert de graviers fins, et on lui donne son *dernier soleil* ou le *soleil de partance*, pour la priver de l'humidité qu'elle aurait pu prendre dans les hangars.

Dans les beaux temps et pendant une saison sèche, où les vents d'ouest prédominent, la préparation de la morue est facile et fournit des produits de première qualité. Il n'en est pas de même, quand les vents d'est et de sud-est sont régnants, et qu'ils amènent sur nos côtes des brumes et des pluies qui durent des semaines entières; nos pêcheurs sont alors dans la plus grande anxiété et ils voient souvent, malgré toutes les précautions possibles et les plus grands soins, le poisson qu'ils ont ravi à la mer, en s'exposant à toute les fatigues et à tous les dangers qui sont inséparables de leur métier, se détériorer sans qu'ils puissent, par aucuns moyens, prévenir les effets destructeurs de l'humidité; car une fois la morue lavée et exposée sur les vignots, elle ne peut plus être rentrée dans les hangars, avant qu'elle ne soit parfaitement séchée.

Dans les années ordinaires sur cent quintaux de morue sèche, il y en a de cinq à six quintaux de seconde qualité; dans les saisons pluvieuses cette perte se monte jusqu'à quinze à vingt quintaux par cent.

C'est sur la côte de Gaspé, où l'influence des brumes formées par le *Gulf Stream* se fait le moins sentir, qu'on prépare la plus belle morue de toute l'Amérique. Elle est bien connue sur les marchés d'Espagne et d'Italie, où on la préfère à tout autre poisson.

Au Labrador, sur les côtes du détroit de Belle Ile et à Terre-Neuve, où les brouillards apportés par les vents d'est et de sud-est ne laissent pas voir un seul rayon de soleil pendant des semaines entières, la préparation de la morue se fait avec beaucoup de difficulté, surtout dans les mois de juin et juillet, et le poisson qui provient de ces pays là est toujours inférieur à celui qui est expédié des ports de Gaspé et de New Carlisle.

Pour parer à tous ces inconvénients de la mauvaise saison, on a essayé à dessécher la morue artificiellement, au moyen de grands fours où elle est exposée à une chaleur tempérée et tenue au même degré; mais ces essais, qu'on a tentés à St. Pierre et en France, n'ont pas bien réussi, me dit-on, comme on l'espérait, et il reste bien prouvé que le soleil sera toujours le meilleur agent dessiccateur de la morue.

La pêche de la morue, je le répète encore, sur les côtes du Golfe St. Laurent, est une industrie des plus importantes et donne lieu à un commerce considérable tant avec les provinces britanniques d'en bas, qu'avec les Etats-Unis et les pays d'outre mer.

Malheureusement le Canada n'a pas la plus forte part de ce commerce. Car sans parler des exportations de morue de Terre-Neuve, en Espagne, en Italie, dans les Antilles et au Brésil, ni de l'immense quantité de morues que les pêcheurs Français viennent tous les ans capturer sur le grand banc de Terre-Neuve, et sur les côtes nord et ouest de Terre-Neuve, nous trouvons les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis, sur nos côtes, depuis le printemps jusqu'à l'automne, occupés, dans des bâtiments très bien équipés, à prendre nos plus beaux poissons; et nous les voyons plus tard avec ces mêmes poissons

nous faire sur les marchés étrangers une concurrence qui tourne presque toujours à leur avantage.

A la Nouvelle-Ecosse, sur tout le littoral, dans presque toutes les villes maritimes de l'état du Maine et du Massachusetts, la pêche est la principale industrie; c'est elle qui absorbe une grande partie des capitaux, qui donne de l'emploi au plus grand nombre de bâtiments, de l'occupation au plus grand nombre de marinières, et qui donne les bénéfices les plus considérables, c'est elle qui fait vivre une partie de la population.

En Canada, la pêche n'est connue que sur les côtes de Gaspé: dans l'intérieur du pays, et encore bien plus dans le Haut-Canada, on ne soupçonne même pas son importance.

Dans nos villes, nos marchands se contentent de recevoir le poisson que les pêcheurs leur apportent, et de le vendre à commission; aucun d'eux, pas un grand armateur de Québec ou de Montréal, ne s'est encore déterminé à faire un commerce étendu de la pêche et de l'exportation de la morue.

Pourtant nulle part, dans toute l'Amérique, il y a une plus grande abondance de poisson de toute espèce que sur les côtes canadiennes. Et ce qui le prouve bien, c'est que tous les ans, elles sont visitées par de 250 à 300 goëlettes de pêche de la Nouvelle Ecosse, et de 200 à 300 goëlettes de pêche des Etats-Unis, dont plus de la moitié pour la pêche de la morue seulement.

Qu'est-ce qui a donc retardé cette industrie dans notre pays? Quelles sont les causes qui l'ont empêché de se développer dans les mêmes proportions que dans les contrées voisines?

Bien des causes. Le manque de capitaux d'abord, l'absence de toute communication pendant l'hiver entre la partie centrale du Canada et la côte de Gaspé, et jusqu'à ces années dernières, la difficulté des rapports commerciaux par mer entre Montréal, Québec et les principaux ports canadiens du golfe, et je suis forcé de le dire, le peu d'esprit d'entreprise d'une grande partie des habitants.

Plusieurs de ces causes n'existent plus maintenant.

Des communications faciles et sûres, par voies de steamers, ont été établies non seulement entre Québec et la côte de Gaspé, mais encore avec la côte du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Autrefois on mettait souvent quinze jours et trois semaines à se rendre de Québec à Gaspé, aujourd'hui c'est une affaire de trente six à quarante heures.

Le gouvernement fait faire un chemin, celui de Métapédia, qui va joindre les établissements du fond de la Baie des Chaleurs et de la rivière Ristigouche, à ceux des bords du St. Laurent.

Les capitaux sans être abondants ne feraient certainement pas défaut maintenant; mais je le dis encore, le peu d'esprit d'entreprise, et avec cela le manque de connaissances pratiques qu'on a, dans la partie centrale, sur l'importance des pêcheries et des ressources précieuses et inépuisables qu'elles offrent, voilà la principale cause qui a paralysé le développement de nos pêches.

Nous avons des milliers de pêcheurs, des milliers de bateaux de pêche, une centaine de goëlettes occupées à la pêche de la morue, du hareng, du loup-marin et de la baleine; nous exportons du poisson pour une valeur de \$1,000,000 à peu-près. Nous avons sur la côte de Gaspé et sur la côte du nord, de grands établissements capables de rivaliser avec ceux des français, des habitants de Terre-Neuve, des pêcheurs de la Nouvelle Ecosse et des Etats-Unis; mais ils ont été fondés, la plupart, par des armateurs, sujets britanniques il est vrai, mais étrangers au Canada, et encore à l'heure qu'il est, les principaux propriétaires de ces grands établissements habitent les Iles de la Manche, et c'est là que vont s'accumuler les grands bénéfices réalisés dans le commerce des pêcheries canadiennes.

Mais espérons qu'une nouvelle ère féconde en heureux résultats, va s'ouvrir pour nos pêcheries; et qu'au Canada, on va enfin comprendre leur grande valeur et les immenses ressources qu'elles offrent et leur importance commerciale.

Déjà j'ai signalé depuis quatre à cinq ans une grande extension dans les différentes branches de cette industrie, surtout depuis que la côte du nord, comprise dans les postes du roi, est libre à tous les pêcheurs; et je prouve facilement ce que j'avance par les retours des douanes qui montrent une augmentation de plus de 100 pour 100 sur la valeur de l'exportation de la morue et des autres poissons en pays étrangers.

Mais ce qui, sans contredit, va contribuer plus que toute autre chose à attirer l'attention des capitalistes et des armateurs, sur la grande richesse de nos pêcheries, c'est la prime

d'encouragement qu'offre le gouvernement à tout sujet canadien qui veut s'engager dans le commerce de la pêche. J'ai toujours recommandé cette mesure, non comme mesure permanente, non comme un moyen nécessaire et indispensable au soutien de cette industrie,—non, cette industrie bien comprise donne d'assez bons bénéfices pour pouvoir se soutenir elle-même,—mais comme appât, comme stimulant.

Les bénéfices réalisables dans l'industrie des pêches sont si sûres généralement et si considérables, que du moment qu'elles seront exploitées avec intelligence et sagacité et sur un grand pied, et avec la même économie qui distingue les pêcheurs Jersiais, le gouvernement pourra, dans quelques années sans crainte de voir nos pêches en souffrir, abolir la prime.

Les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, ont donné des primes d'encouragement à leurs pêcheries pendant plusieurs années, et les meilleurs résultats qui s'en sont suivis ont prouvé l'excellence de la mesure.

Le gouvernement des Etats-Unis accorde depuis 60 ans une prime considérable aux pêcheurs de morue.

On sait que le gouvernement Français dépense tous les ans plusieurs millions de francs pour développer ses pêches de Terre-Neuve. La Hollande n'est devenue une grande puissance maritime au dix-septième siècle, que par les immenses ressources que lui fournissaient ses pêcheries de hareng, et c'était encore au moyen de primes qu'elles les avaient développées.

Ainsi le gouvernement n'a fait que suivre l'exemple de plusieurs pays en encourageant nos pêches au moyen d'une prime.

Maintenant, je puis démontrer que l'année dernière on a déjà senti le bon effet de cette mesure importante.

Aux Îles de la Madeleine, tous les vaisseaux en état de prendre la mer, au nombre de 25, ont été à la pêche, leurs équipages étaient plus considérables que les années précédentes, et ils étaient aussi beaucoup mieux équipés ; et de nouvelles goëlettes plus grandes que les anciennes sont en construction.

Sur la côte de Gaspé, où on s'était contenté de pêcher la morue près des côtes en bateaux, on a envoyé plus de 30 goëlettes à la pêche sur la côte nord, sans compter celles qui ont été employées pour le transport du poisson.

Dans les paroisses d'en bas de Québec, on a expédié un nombre de goëlettes avec de bons équipages, non seulement pour la pêche de la morue et du hareng, mais encore pour la pêche du phoque.

Voilà certainement de bons résultats ; et tout nous fait espérer que, dans quelques années, nous aurons beaucoup à nous réjouir de l'importance et de l'extention qu'auront prises nos pêcheries, encouragées et protégées comme elles le sont maintenant par le gouvernement.

DE LA PECHE DU HARENG.

Le hareng, *Clupea Harengus*, du genre *Clupea*, et de la famille des *Clupéide*, est un des poissons qu'on rencontre en plus grande quantité sur les côtes de l'Amérique du Nord, depuis la latitude de New York, jusqu'à la Baie d'Hudson.

Il paraît y avoir plusieurs variétés de ce poisson, mais tous les naturalistes ne sont pas d'accord sur ce point là. Cependant, quelques auteurs américains donnent le nom de *Clupea Elongata*, à la variété qui fréquente la côte des Etats-Unis. Mais ce qu'il y a de certain, c'est que le hareng qu'on trouve sur les côtes d'Ecosse, d'Angleterre et d'Irlande, diffère un peu du nôtre ; il est moins élongé, plus petit que celui qu'on prend sur la côte du Labrador, et on dit qu'il est plus délicat au goût.

Le hareng habite les climats froids et tempérés comme la morue. L'hiver, il disparaît de nos côtes pour gagner les eaux profondes de la haute mer, où peut-être, comme le prétendent quelques naturalistes, les mers arctiques où ils trouvent une grande abondance de crustacés dont ils font leur nourriture. Mais à peine le printemps est il venu ; à peine les glaces ont elles disparu de nos côtes qu'on voit arriver le hareng par bancs immenses, poussé qu'il est par un instinct puissant, celui de la reproduction de son espèce, sur les côtes du golfe St. Laurent, surtout sur la côte sud de Terre Neuve, dans le détroit de Canso, aux Îles de la Madeleine et dans la Baie des Chaleurs.

Pour une cause que personne ne peut expliquer d'une manière satisfaisante, le hareng ne visite pas la côte du Labrador le printemps ; ou s'il le fait, c'est en petite quantité.

Aux Iles de la Madeleine, dans la baie de Plaisance, le hareng paraît au commencement de mai, et presque toujours en bancs nombreux. Il s'approche des côtes de très près ; il entre même dans les lagunes qui forment le Havre aux Maisons, et quelquefois en bancs si serrés que la pression que les poissons exercent les uns sur les autres, pression qui est augmentée souvent par l'effet des forts courants de la marée, en fait mourrir des milliers.

Dans la Baie des Chaleurs, principalement dans la baie de Cascapédiac, et dans celle de Carleton, au Port Daniel, il se porte presque en aussi grande quantité qu'aux Iles de la Madeleine, et toujours pour frayer ; et c'est cette circonstance qui permet d'en faire une pêche fructueuse.

C'est tout près du rivage, et par un temps calme, et généralement la nuit, que les femelles de hareng viennent déposer leurs œufs, dans une profondeur d'eau qui varie depuis une brasse jusqu'à trois. Les mâles paraissent ensuite, et en nageant au-dessus des œufs, ils les couvrent de leur laitance qui, étendue par l'eau, vient en contact avec une partie de ces œufs et les féconde.

On ne peut se faire une juste idée de la prodigieuse abondance d'œufs de hareng qui sont déposés aux Iles de la Madeleine, et en général sur toutes les côtes où le hareng fraie, sans avoir été témoin de ces faits.

J'ai vu, sur la plage de la baie de Plaisance, des œufs de hareng couvrir le rivage à une épaisseur de deux à trois pieds sur une distance de plusieurs milles ; et souvent, il m'est arrivé, en retournant le soir à bord de mon bâtiment, par un temps calme, de voir l'eau de la mer toute blanchie, dans un rayon de plusieurs arpents, par la laite des mâles, lorsque deux heures plus tôt, en passant au même endroit, l'eau était de la couleur ordinaire. Ces faits paraîtront peut-être, à quelques-uns, étonnants ; mais ils reviendront bien vite de leur étonnement lorsqu'ils feront attention au fait que chaque femelle de hareng a, dans les ovaires, de six à huit millions d'œufs, et chaque mâle de la laitance en proportion.

La providence a voulu qu'il y eût cette prodigieuse quantité d'œufs, sans doute, afin que malgré la perte qui se fait d'une grande partie de ces œufs, dont les uns ne sont pas fécondés et n'éclosent pas, ou sont jetés sur les rivages par des vents du large, les autres servent de nourriture à une foule de petits poissons, il en restât assez pour conserver l'espèce des harengs dans cette proportion numérique telle que voulue par le créateur.

Aussi malgré la grande pêche qu'on en fait, le hareng ne paraît-il pas avoir diminué dans le golfe St. Laurent et sur les côtes de Terre Neuve, d'une manière sensible. Il a bien pu venir, pendant plusieurs années, en moindre quantité dans certains parages et même disparaître sur certaines côtes, mais ces phénomènes étaient dûs plutôt à des circonstances particulières produites par l'effet des saisons et l'action des vents. Plus tard il reparaisait dans ces mêmes endroits plus abondant que jamais.

Les mêmes faits se passent sur la côte de Norvège. Pendant trente ans, les harengs d'été (appelés *sommersild*,) avaient complètement disparu de la côte située au nord de Christiansund, qu'ils avaient habitée pendant plus de vingt années consécutives ; mais ils y sont revenus depuis à peu près vingt-cinq ans.

Au moment que l'acte de la reproduction est accompli, les bancs de hareng se répandent dans le golfe qu'ils sillonnent en tout sens, comme j'ai pu l'observer pendant mes traversées et mes courses d'une côte à l'autre depuis huit ans.

A la fin d'août et pendant les mois de septembre et d'octobre, la côte de Labrador, depuis le Cap Mecatina jusqu'au Cap Charles, et delà jusqu'à la Baie d'Hudson, est visitée par des bancs de hareng très gros et d'une chair bien grasse, et bien connu dans tout le Canada, sous le nom de hareng du Labrador. On ne trouve dans leur corps ni œufs, ni laitance ; ils ne viennent pas frayer par conséquent. Et ce sont probablement les harengs qui avaient paru le printemps sur la côte de Terre Neuve, aux Iles de la Madeleine et dans la Baie des Chaleurs, et qui retournent à la haute mer, ou qui se dirigent vers les mers arctiques.

Les harengs de printemps et d'automne diffèrent beaucoup, il est vrai, sous le rapport de la taille et de la chair ; et on serait tenté de les croire d'espèces différentes. Mais lorsqu'on connaît les grands changements qui surviennent chez les poissons, dans l'espace

de quelques mois seulement, surtout après l'époque du frai, on est bien porté à adopter l'opinion qu'ils sont les mêmes.

Pendant la saison de l'été, on voit le long de la côte de Gaspé et même sur la côte nord du fleuve St. Laurent, une assez grande quantité de harengs ; mais ils ne sont pas alors rassemblés en bancs. Il n'y a guère que vis-à-vis Caraquette, qu'on les rencontre réunis en petits bancs, sur des récifs et des bas-fonds où les pêcheurs de cet endroit en font, dans le mois d'octobre, une pêche quelquefois bien fructueuse au moyen des filets.

Il est bien naturel de penser que l'apparition du hareng en bancs si immenses sur les côtes du golfe, a dû nécessairement attirer l'attention des pêcheurs sur les ressources précieuses que pouvait faire naître la pêche de ce poisson, et sur les grands bénéfices qu'elle pouvait produire. C'est ce qui n'a pas manqué d'arriver.

A peine, le printemps, le premier banc de hareng a-t-il été signalé sur un point quelconque de la côte, que tous les pêcheurs de la localité se rendent en foule au rivage avec leurs rets, leurs seines et tous leurs ustensils de pêche. Bientôt un grand nombre de bateaux sillonnent en tous sens les baies et les anses où l'on attend le poisson. Ce sont les pêcheurs qui vont tendre leurs filets pour intercepter les bancs de hareng qui tenteront de s'approcher du rivage, surtout pendant la nuit pour frayer.

Aux Iles de la Madeleine et dans la Baie des Chaleurs, comme sur une partie de la côte de Gaspé, on fait une pêche immense de hareng le printemps.

Dans la Baie de Plaisance, il en est pris dans l'espace d'une quinzaine de jours au plus, plus de 50,000 barils tous les ans au moyen de filets et de seines. C'est la même chose sur la côte de Gaspé, quoique là on se serve moins de la seine.

Comme je l'ai dit, les rets ou filets qui ont généralement trente brasses de long sur de cinq à six brasses de profondeur, sont tendus dans l'après-midi, et le matin suivant les pêcheurs vont les visiter et enlever le poisson qu'ils trouvent dans les mailles du filet, et dans une bonne nuit de pêche, il est bien rare qu'ils ne recueillent pas de cinq à dix quarts de hareng par chaque filet. Les rets restent tendus pendant tout le temps que la pêche dure ; on ne les lève quelque fois que pour les nettoyer.

Mais il y a une manière bien plus expéditive de prendre le hareng qu'au filet, c'est à la seine, mais avec une seine de grandes dimensions, de cent à cent trente brasses de longueur sur de huit à onze brasses de profondeur, avec des bras de deux cents brasses. Mais un engin de pêche de cette sorte coûte cher et demande à être manœuvré par beaucoup de monde, et par conséquent n'est pas à la portée de tous les pêcheurs. Aussi ne voit-on généralement les grandes seines qu'entre les mains des américains et des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse.

Cependant, je vois avec plaisir que depuis quelques années on commence à les introduire en Canada, l'expérience ayant démontré à nos pêcheurs que ce n'est qu'en se livrant à la pêche en grand, et en employant les meilleurs instruments de pêche qu'ils peuvent faire de grands bénéfices.

Les pêcheurs aux filets, une fois leurs rets placés aux endroits où ils croient qu'il va passer en plus grande quantité, attendent que le poisson aille se prendre lui-même. Les pêcheurs à la seine, au contraire, vont à la recherche du hareng, le long des côtes où ils croient qu'il va aborder, ayant leur seine dans un grand canot monté par huit hommes, une vingtaine de mariniers dans d'autres embarcations plus petites précèdent et suivent le canot de seine, et observent de tous côtés s'ils ne verront pas des indices de la présence de bancs de hareng.

Si la surface de l'eau est agitée quelque part, aussitôt ils se dirigent de ce côté, puis ils s'arrêtent, ils regardent partout, ils se penchent sur le bord de leur chaloupe et cherchent à pénétrer du regard jusque dans les profondeurs de la mer. Ils sont souvent obligés de faire des courses infructueuses. Ils nagent quelque fois des jours entiers sans voir un seul poisson, ou s'ils en voient ils sont dans une eau trop profonde pour pouvoir être *seiné*. Mais ils ont aussi leurs bonnes chances, et des pêcheurs munis de seine des grandes dimensions dont j'ai parlé, prennent souvent, dans un seul coup de seine, assez de hareng pour en remplir 500, 1,000, 2,000 et même 3,000 barils. On ne doit pas s'étonner de ces grands résultats, quand on songe que les harengs rassemblés en bancs sont tellement pressés les uns contre les autres, qu'il y a une masse compacte de ce poisson depuis le fond jusqu'à la surface de l'eau.

Lorsque les seines sont bien chargées de poisson, on ne peut pas les tirer à terre de crainte de les déchirer par le fond et de perdre toutes les richesses qu'elles renferment. Alors on en amarre bien les bras sur le rivage, puis on seine avec de *petites seines* dans l'enceinte formée par la grande, ou lorsque le poisson est très épais on le prend avec un petit filet, fait en forme de sac, et dont les bouts sont attachés sur un cercle de fer d'environ deux pieds de diamètre, fixé à une longue gaule qui lui sert de manche. S'il fait calme ou que les vents soient de terre, on peut laisser la seine ainsi amarrée pendant plusieurs jours et jusqu'à ce qu'on ait enlevé tout le poisson qu'elle renferme; mais si le malheur veut que le vent du large s'élève et qu'il vente fort, il faut lever la seine de suite, si on ne veut pas la voir déchirer en morceau par l'action des vagues. Et combien de milliers de barils de poisson sont souvent perdus ainsi.

Sur la côte du Labrador, la pêche du hareng se fait en septembre et octobre, quelque fois à la fin d'août; le premier hareng qui est pris n'est pas généralement bien gras, mais plus tard vient ce beau poisson qu'on connaît si bien.

C'est presque toujours à la seine qu'on prend le hareng du Labrador.

Les harengs ne se portent pas sur toutes les parties de la côte en nombre égal. Il y a des lieux où ils ne paraissent presque pas; mais aussi il est des endroits où ils viennent en grande affluence, tels sont le Havre aux Belles Amours, la Baie de Bradore, l'Anse aux Blancs Sablons, et plusieurs autres baies moins considérables sur nos côtes, l'Anse au Clair, la Baie de Forteau, la Baie Rouge, les Iles Modeste et un grand nombre d'autres stations importantes sur la côte du Labrador, appartenant à Terre-Neuve, et la Baie Ste. Barbe, Ste. Geneviève, Férolle et Ste. Marguerite, sur la côte nord de Terre-Neuve.

C'est dans ces baies et havres que les pêcheurs se rendent pour se livrer aux opérations de leur métier. Comme pour la pêche de printemps, ils parcourent la côte en quête des bancs de hareng, et les difficultés sont encore plus grandes qu'au commencement de la saison, parce que le poisson n'est pas aussi abondant et les mauvais temps plus fréquents, mais aussi le poisson à une plus grande valeur et vaut presque le double de celui pris aux Iles de la Madeleine.

Ces harengs du Labrador, à cause de l'épaisse couche de graisse qui lui couvre les chairs, ont besoin d'être salés de suite et avec les plus grandes précautions, si l'on ne veut pas qu'ils jaunissent et se gâtent.

Avec ceux de printemps, il y a moins de soin à prendre. Presque toujours on les sale en *grenier*, c'est-à-dire, sans les ouvrir et sans leur enlever les entrailles.

Les produits de la pêche du printemps vont à la Nouvelle-Ecosse et aux Etats-Unis, et de là aux Antilles.

Le hareng du Labrador vient en Canada, et se consomme principalement dans les contrées où il y a des populations irlandaises et écossaises.

On peut voir en consultant les statistiques qui accompagnent mon rapport que la pêche du hareng fournit de grands produits; mais on peut encore y employer plus de cent bâtiments et des milliers de bras, surtout à la pêche du hareng du Labrador.

Les retours de la douane ne font mention que du poisson saumuré qui est exporté du Canada en pays étrangers; mais il ne faut pas oublier que nos populations du Haut et du Bas-Canada, en consomment aussi une grande quantité que je porterai à près de 10,000 quarts, dont presque tous de hareng.

DE LA PECHE DU MAQUEREAU.

Le maquereau *Scomber Vernalis*, du genre *Scomber* et de la famille des *Scombriæ*, est un des poissons les plus importants de tous ceux qui visitent les côtes du golfe St. Laurent. Malheureusement, il n'y a pas bien longtemps qu'on a commencé à l'apprécier, comme il le mérite, dans notre pays; et l'on peut dire avec vérité que la pêche de ce poisson est encore à l'état d'enfance sur le littoral du Canada.

On avait pensé jusqu'à présent que le maquereau, habitait les mers glaciales pendant l'hiver. On est maintenant revenu de cette opinion et les naturalistes nous disent que lorsqu'il quitte nos côtes, c'est pour se retirer au fond de l'océan, mais pour reparaitre sur les côtes dès que le printemps commence.

Le maquereau se rencontre sur les côtes des Etats-Unis jusqu'au cap Ann, dans la baie de Fundy, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, dans le Gut de Canso, quelquefois sur la côte

de Terre Neuve ; mais nulle part il n'est plus abondant que sur les côtes du golfe St. Laurent, principalement sur la côte de l'Île du Prince Edouard, dans la baie des Chaleurs, aux Îles de la Madeleine et dans le bas du fleuve St. Laurent, jusqu'à Matane et à la rivière Godbout. On en trouve quelquefois sur la côte nord et sur la côte du Labrador, mais pas en grande quantité.

Comme le hareng, le maquereau apparaît sur nos côtes pour frayer. C'est au commencement de juin qu'il arrive et quelquefois à la fin de mai. Mais il ne s'est pas montré à cette époque en aussi grande abondance que le hareng l'avait fait dans le mois précédent, et il ne fréquente guère alors que les Îles de la Madeleine en bancs considérables ; aussi, c'est le seul endroit de nos côtes où on en fait la pêche avec des filets.

Le maquereau, après avoir frayé, disparaît complètement de la baie de Plaisance vers le 15 juin. Cependant, vers la fin de juillet, on commence à le voir de nouveau aux Îles de la Madeleine, en petite quantité d'abord, puis il devient plus abondant, et dans le mois d'août, septembre et octobre, on le rencontre tout à l'entour de ce groupe d'îles.

C'est aussi à la même époque qu'il fait son apparition dans la baie des Chaleurs, sur la côte de Gaspé et sur les côtes du fleuve St. Laurent. Il est alors dans la meilleure condition possible et presque deux fois plus gras qu'il était dans le mois de juin. On sait que le maquereau, comme du reste presque tous les autres poissons, devient très-maigre pendant le temps qu'il accomplit l'acte important de la reproduction de son espèce. Une fois qu'il a frayé, il commence à s'engraisser de suite, et plus on le prend tard dans la saison, plus il est beau.

J'ai dit qu'il n'y avait pas longtemps qu'on savait apprécier le maquereau à sa juste valeur en Canada. En effet, aux Îles de la Madeleine, les habitants de ce pays n'en ont fait la pêche que depuis vingt ans au plus ; encore, a-t-il fallu que les pêcheurs des États-Unis et de la Nouvelle-Ecosse, vinssent la leur apprendre ; c'est la pêche de printemps dont je parle. Quant à la pêche du maquereau d'été, et c'est la plus importante de beaucoup, elle est pour ainsi-dire entre les mains des pêcheurs américains. Nos pêcheurs se contentent de pêcher ce poisson en bateaux, près des côtes, lorsque la morue fait défaut.

C'est dans la baie de Plaisance, au large de l'étang du nord, à l'entour de l'île de Bonaventure, dans la baie des Chaleurs, dans la baie de Gaspé, qu'on le prend surtout à la ligne.

A Shelldrake, aux Sept Îles et à la rivière Godbout, nos pêcheurs se servent quelquefois de la seine pour le capturer.

Les mariniers américains ont fait de la pêche du maquereau une des grandes industries de leurs villes maritimes du nord, surtout de l'état de Massachussets, et ils y emploient près de mille bâtiments, dont la valeur ne peut pas être moins de cinq millions de piastres, et montés par plus de douze mille marins.

Les goëlettes, dites de pêche au maquereau, et principalement celles qui sortent du port de Gloucester, ville très commerçante qui doit son existence à la pêche, et qui seule en expédie plus de quatre cents, sont dans leur classe les plus beaux bâtiments et les meilleurs marcheurs du monde entier, et elles composent une flottille de petits navires dont sont fières, à juste titre, les populations maritimes du Massachussets et du Maine.

Ces goëlettes qui partent de leurs ports d'armement vers le milieu de juillet, arrivent dans le golfe une semaine après, et elles commencent de suite leurs opérations de pêche ; et c'est principalement vers nos côtes qu'elles se dirigent, parce qu'elles y trouvent ordinairement le poisson plus abondant.

Comme cette pêche du maquereau par les pêcheurs américains est une des pêches de grande valeur qui se font dans le golfe, et qu'elle doit nous intéresser beaucoup, puisque une grande partie du poisson que les américains rapportent chez eux est pris dans les eaux canadiennes, j'en ferai une description assez détaillée.

La pêche du maquereau d'été se fait de deux manières, à la ligne et à la seine. Les pêcheurs à la ligne sont les plus nombreux. Ce sont eux qui montent ces belles goëlettes qu'on rencontre partout dans la partie méridionale du golfe St. Laurent, pendant les mois de juillet, août et septembre, et qui, de loin, nous font plutôt l'effet d'être une escadrille de yachts qu'une flotte de vaisseaux pêcheurs, tant elles sont bien montées, bien voilées et tenues avec soin et propreté.

Mais lorsqu'on s'en approche on reconnaît qu'on est dans l'erreur ; car on aperçoit sur

le pont de ces bâtiments un équipage de dix à vingt hommes, tous occupés soit à prendre du poisson, soit à réparer les instruments de pêche, soit à trancher et saler le poisson capturé ; et ce qui frappe le plus, c'est de voir l'ordre qui règne à bord de ces goëlettes, dont pourtant le pont et la cale sont presque toujours remplis de poisson et de quarts de poisson, de sel, etc., etc.

Ces goëlettes sont généralement du port de 60 à 100 tonneaux ; elles ont peu de cale, une grande largeur de bord, beaucoup d'élançement et portent une voilure très large de coton, qui leur permet de marcher avec vitesse même avec des brises légères. Leur pont est spacieux, et c'est là que se font tous les travaux de la salaison et de l'embarillage etc., etc.

Avant de quitter leur port d'armement pour se rendre dans le golfe St. Laurent, elles se munissent de plusieurs barils d'un poisson très gras, appelé *Poggie*, qui doit servir d'appât ou de *bouette* pour attirer les bancs de maquereaux à la surface de l'eau et les retenir près du bâtiment.

Plus tard, quand les *Poggies* sont épuisés, on a recours au débris de maquereau pour composer l'appât ; voici comment on le prépare : On broie dans une machine qui ressemble assez à un hache-paille, les poisson entiers ou les débris de poissons, soit *Poggies*, soit maquereaux ou autres, jusqu'à ce que les chairs aient été coupées en morceaux bien menues ; puis on met le tout dans une grande boîte remplie d'eau salée, on brasse ensuite cette préparation pendant longtemps avec un petit aviron, jusqu'à ce que toutes les parties soient bien mêlées ; voilà tout le secret de la préparation de la bouette au maquereau.

Les machines à hacher le poisson se vendent de \$5 à \$7, selon leur grandeur.

Une fois les goëlettes arrivées dans les parages où les bancs de maquereaux ont l'habitude de se tenir, elles croisent continuellement en tous sens, et du moment qu'il y a la moindre apparence de poisson ou même qu'on soupçonne sa présence auprès du bâtiment, aussitôt les focs sont amenés et on met en panne sur la misaine et la grande voile filées à moitié, puis on jette de la bouette de tous les côtés au moyen de petits seaux ; les pêcheurs s'emparent de leurs lignes, les appâtent avec un petit morceau de la peau du col du maquereau ou d'un autre poisson, mais le maquereau est de beaucoup préférable, puis ils les lancent à l'eau. Ces lignes sont fines et faites de chanvre ou de coton ; (ces dernières sont généralement en usage) elles ont de 6 à 8 brasses de long, et à leur extrémité inférieure est attachée une petite cale d'étain polie, d'une forme élongée, pesant en partie deux onces, à un des bouts de laquelle est soudé un hameçon de grandeur médiocre.

Chaque pêcheur manie deux lignes, une pour chaque main, et s'appuie sur la lisse pour pêcher. Il est bien rare qu'il jette plus de 4 à 5 brasses de lignes à l'eau, car les maquereaux attirés par ce poisson aché qu'on a lancé à la mer, et dont les milliers de morceaux flottent entre deux eaux, laissent les eaux profondes de la mer et s'en viennent nager près de la surface, pour se repaître avec avidité de cet excellent appât qu'on lui a préparé avec tant de soin, et s'est en se gorgeant ainsi de morceaux de *Poggies* et de maquereaux, qu'il saisit l'appât dont sont garnies les lignes des pêcheurs et bientôt, malgré de violents efforts pour rompre le fer qui lui déchire la bouche et pour se remettre en liberté, il est tiré hors de l'eau et jeté sur le pont où il ne tarde pas à mourir.

Voilà la méthode suivie par les pêcheurs Américains pour prendre le maquereau à la ligne, et les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, comme ceux des autres provinces et les nôtres, l'ont adopté comme étant la meilleure. Mais il s'en faut qu'elle réussisse toujours, car bien souvent les bancs de maquereau trouvant une nourriture abondante au fond de la mer, dédaignent l'appât qu'on lui présente, ou bien ils en sont si peu friands qu'ils mordent à peine aux hameçons.

Mais la grande difficulté pour les pêcheurs, c'est de trouver les bancs de maquereaux, c'est presque toujours une affaire de chance. Les maquereaux, quand ils nagent à la surface ou qu'ils sont poursuivis par des pourceaux de mer ou autres gros poissons qui en font leur proie, se font assez bien reconnaître, surtout par les pêcheurs exercés, aux rides qu'ils impriment à l'eau, et quelque fois au bruit qu'ils font en frappant l'eau de leur queue ; et du moment qu'ils sont vus par les goëlettes de pêche, le cap est mis dessus et on fait force de voiles pour arriver bien vite à l'endroit où ils se trouvent, puis la bouette est jetée à l'eau en abondance, et s'ils sont à jeun on en fait souvent une bonne pêche. On prendra, par exemple, avec un équipage de quinze mariniers, de quinze à trente barils de poissons dans un avant-midi.

Mais les maquereaux ne se montrent pas toujours à la surface de l'eau ; bien au contraire, ils sont généralement à des profondeurs assez considérables pour ne pas être aperçus, et alors les pêcheurs sont obligés d'aller à leur rencontre. Pour cela ils croisent, comme je l'ai déjà dit, avec leur bâtiments dans certains parages, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil et je dois ajouter, lorsqu'il fait beau temps, s'arrêtent toutes les demi-heures et quelque fois plus souvent pour jeter de la bouette à l'eau, dans l'espérance que quelques bancs de maquereaux l'apercevront et se laisseront attirer à la surface par cet appât.

Les goëlettes de pêche à maquereau qui sont presque toutes de fines voilières, parcourent souvent dans une journée, quand elles sont en course, de 60 à 100 milles, et ils leur arrive de croiser des semaines entières sans prendre un seul poisson, et quelques fois pendant plus longtemps.

J'ai rencontré beaucoup de ces goëlettes pendant ma croisière dans le golfe, et je me suis fait un devoir de prendre d'elles tous les renseignements possibles, et j'ai entendu souvent des patrons me dire, après avoir été à la pêche pendant une partie de la saison, qu'ils n'avaient pas pris assez de poisson pour payer la moitié du coût de la nourriture des hommes du bord, tandis que d'autres me rapportaient qu'ils avaient chargé leurs bâtiments dans l'espace de quinze jours à trois semaines.

On voit, par ce que je viens de dire, que la pêche du maquereau est difficile, précaire et souvent incertaine. Aussi, demande-t-elle à être exercée avec sagacité et persévérance, qualités qui distinguent les pêcheurs américains. Ce sont eux qui jusqu'à présent ont le mieux réussi dans cette industrie qui prend des proportions immenses dans quelques unes de leurs villes maritimes du nord.

Si les armateurs dont les bâtiments n'ont pas eu de chance à la pêche, perdent de l'argent, en revanche ceux dont les bâtiments ont été heureux et qui ont pu faire plusieurs voyages, font de grands bénéfices, surtout depuis quelques années que le maquereau se vend de 8 à 20 piastres le baril de 200 livres.

Cette pêche mérite certainement l'attention des armateurs et des marchands du Canada et surtout de Québec, et il est à espérer qu'il ne se passera pas bien des années avant que nous aussi nous ayons notre flotte de goëlettes de pêche au maquereau.

Il est difficile de dire bien exactement quelle est la quantité de maquereau que les pêcheurs américains viennent tous les ans nous enlever, pour ainsi dire à notre porte, sur nos propres côtes, mais je crois être exact en en fixant la quantité à 55,000 barils par année, ayant une valeur de pas moins de \$600,000, c'est-à-dire plus de la moitié de la valeur de tout le poisson exporté du Canada.

La pêche du maquereau au Canada ne rapporte pas 5,000 barils. Ces chiffres en disent assez, je n'ai pas besoin de commenter plus longuement sur l'état d'infériorité où nous nous trouvons vis-à-vis des pêcheurs américains quant à la pêche du maquereau.

DE LA PECHE DU PHOQUE OU DU LOUP MARIN.

Le Phoque ou Loup Marin, ou veau marin, est un animal carnivore amphibie, appartenant à l'ordre des monomifères. Il y en a plusieurs variétés dont trois nous intéressent particulièrement ; ce sont : le *Colocéphale Groenlandais*, *Phoca Groenlandica*, *Harp Seal*, dont la taille moyenne est de cinq pieds : le *Phoque à capuchon*, *Phoca Leonina*, *Hooded Seal*, qui a jusqu'à neuf pieds de long et dont la tête est couverte d'un sac mobile, formé de plusieurs replis de la peau, et dont il peut se couvrir les yeux et le museau quand il veut, et le *Veau Marin*, proprement dit *Phoca Vitulina*, *Harbour Seal*, dont la longueur moyenne est de trois pieds.

Les deux premières variétés se rassemblent en troupeaux et sont migratoires. Les veaux marins paraissent vivre séparément, et on les rencontre aux mêmes endroits dans toutes les saisons de l'année.

Les Phoques ont le corps rond, allongé, et diminuant progressivement de grosseur depuis la poitrine jusqu'à la queue, la peau couverte d'un poil ras, lisse et serré ; les extrémités inférieures courtes et terminées par des pieds palmées ressemblent assez aux nageoires des cétacés, tandis que les extrémités supérieures plus longues, mais très musculeuses et très fortes et terminées par des mains palmées aussi, ont l'apparence de nageoires de poissons. Cette organisation fait des loups marins les meilleurs nageurs qu'il y ait

parmi les mommifères, si l'on excepte pourtant les cétacés, et ils réussissent à capturer les poissons les plus vifs que l'on connaisse, entre autres le saumon, dont ils paraissent très friands et auxquels ils font une guerre acharnée dans les estuaires des fleuves.

Presque toutes les variétés de phoques s'accouplent en juin et mettent bas leurs petits, rarement au nombre de deux, en mars, sur les glaces flottantes. Les petits, dont le pelage est blanc en naissant, demeurent sur les glaces pendant qu'ils sont allaités par leurs mères; ce n'est qu'à l'âge de trois à quatre semaines qu'ils sont capables de vivre dans l'élément liquide, mais ils suivent encore pendant quelques mois leurs mères, qui pourvoient en partie à leur nourriture et les défendent contre les attaques des autres poissons.

Les loups marins aiment à s'approcher des côtes et à se laisser échouer sur les plages sablonneuses ou sur des rochers plats, pour se chauffer au soleil. Mais au moindre bruit et surtout du moment qu'ils aperçoivent quelques pêcheurs, ils s'éloignent au large et disparaissent sous l'eau. Cependant pris jeunes (et surtout le Phoque commun) ils s'appriivoisent parfaitement, et s'attachent à leur maître qu'ils suivent partout et pour lequel ils paraissent éprouver une affection aussi vive que celle du chien.

Les troupes de loups marins qui fréquentent le golfe St. Laurent, y arrivent dans le mois de novembre. Ils viennent surtout par le détroit de Belle-Isle. Ils longent les côtes de très près, soit celles du Labrador, soit de Terre-Neuve, pénètrent dans toutes les baies et s'éloignent très peu de terre pour doubler les pointes et les caps. Ils s'arrêtent souvent lorsqu'ils trouvent un endroit favorable pour prendre leurs ébats; c'est alors qu'on les voit plonger, puis reparaître sur l'eau presque immédiatement et plonger de nouveau, puis se rouler et battre l'eau de leurs nageoires, les pêcheurs disent alors que les loups marins brassent, et de là le nom de *brasseurs* donné à ces espèces qu'on rencontre sur nos côtes.

Dans l'hiver, ils se répandent dans le golfe en quête de la banquise, puis ils habitent les glaces pendant plusieurs mois.

Les troupes de loups marins reparaissent encore le long des côtes au printemps, dans les mois de mai et juin, mais alors ils suivent une route contraire à celle qu'ils avaient l'automne précédent, puis ils sortent du golfe et gagnent la haute mer, et probablement la Baie d'Hudson et les mers arctiques.

Les Phoques ont une grande valeur tant à cause de l'épaisse couche de graisse qu'on trouve entre la peau et les muscles, et dont on fait une huile supérieure à celle de la baleine, que de sa peau qui sert à couvrir des coffres et des malles, et qui de plus se tanne bien et fournit un excellent cuir. Et leur importance commerciale a été reconnue de bonne heure par les premiers mariniers qui ont visité le golfe St. Laurent; car le Canada était à peine découvert que déjà on faisait la pêche de ce carnivore sur nos côtes, et à en croire les manuscrits qui nous sont restés de plusieurs voyages faits au Labrador, dans le siècle dernier, et la tradition, il en était capturé une immense quantité.

Alors comme à présent, on se servait de rets pour faire la pêche de ces animaux marins.

Ces rets ou filets faits d'un fil de chanvre très fort, quoique n'ayant pas plus d'une ligne de grosseur, ont des mailles de huit pouces dans lesquelles peut entrer jusqu'au col la tête du loup marin. Il y a des rets qui ont plus de cents brasses de longueur sur dix brasses de profondeur. Et la réunion de plusieurs de ces instruments de pêche, placés le plus avantageusement possible, pour capturer les loups marins, quand ils émigrent en troupes le printemps et l'automne, constitue ce que les pêcheurs appellent une *tenture* des rets; quelques unes de ces tentures en usage sur nos côtes ont une grande valeur et coûtent jusqu'à 1500 louis, rien que pour le fil, sans compter les câbles et les ancres qui servent à les retenir en place une fois tendues.

On connaît l'époque à laquelle les loups marins ont coutume de passer près des côtes, dans leurs voyages de migration; on tend les rets quelques jours auparavant. Un des pêcheurs est placé en sentinelle sur une roche un peu en avant de la pêche, pour avertir s'il se présente des bandes de loups marins, et du moment qu'il y en a quelques uns en dedans de la pêche, aussitôt le mot est donné et les pêcheurs s'empressent de venir au cabestan pour lever un rets tenu au fond de l'eau, à l'entrée de la pêche, au moyen de cale de plomb, et avec lequel ils bouchent l'ouverture par où sont entrés les animaux dont on veut faire la capture. Aussitôt cette opération faite et les loups marins emprisonnés, les pêcheurs sautent dans leurs embarcations et vont dans la pêche faire du bruit, soit en criant,

soit en battant l'eau avec leurs avirons et quelquefois en tirant des coups de fusil ; les loups marins effrayés, cherchent à fuir, plongent, et en voulant se sauver ils vont se prendre dans les mailles des rets qui sont toujours ouvertes au moyen des cables de bordure qui sont bien roulés par des cabestans.

Une fois tous les loups marins *maillés*, les hommes ferment les rets, assomment, avec une massue de fer, ceux qui ne sont pas asphyxiés et les apportent à terre dans leurs canots.

La pêche de loups marins d'automne se fait sur les côtes du Labrador, à la fin de novembre et dans le mois de décembre, et elle est très difficile à cause des grands froids qui se font sentir à cette saison, et des glaces qui souvent brisent les tentures et déchirent les rets si ceux-ci n'ont pas le soin de les détendre.

Les loups marins ne sont pas plutôt sortis de l'eau qu'ils gèlent de suite, et on les mets dans cet état dans des hangars, et ce n'est qu'au printemps, lorsque la chaleur les a ramollis, qu'on les dépèce et qu'on en fait fondre la graisse dans des chaudières de fer.

La pêche du printemps se fait à peu près de la même manière que celle d'automne, avec cette différence que l'ouverture de la pêche est tournée du côté de l'ouest, parce qu'alors les loups marins sortent du golfe.

La graisse des loups marins capturés le printemps est plus tendre et plus molle que celle des animaux pris l'automne ; et on la fait fondre au soleil dans de grandes cuves en bois. On obtient ainsi l'huile blanche de loup marin du commerce.

La pêche du loup marin de printemps et d'automne se fait sur la côte canadienne du golfe St. Laurent, depuis l'Anse aux Blancs Sablons jusqu'au Cap Whittle, et rapporte tous les ans aux pêcheurs de 5,000 à 7,000 animaux, de la valeur de un louis à trois louis chaque ; mais elle est assez précaire, et elle manque souvent soit à cause des froids, soit à cause des glaces, ou des calmes et des vents défavorables. Les vents qui favorisent le plus cette pêche sont les vents du large ; et il ne faut pas un temps clair, la brume est plutôt préférable.

Je ne ferai pas une description des stations de pêche de loup marin que le Canada possède sur la côte nord, j'en ai déjà donné une dans mon rapport de 1857. J'ajouterai que sur la côte de Gaspé, de même qu'aux Iles de la Madeleine, et même sur la côte nord qui s'étend depuis le Cap Whittle jusqu'au fleuve St. Laurent, il ne se fait pas de pêche de loup marin au moyen de rets, ces animaux ne s'approchant jamais en troupeaux près des rets en ces endroits.

Mais on ne se contente pas de faire la guerre aux loups marins près des côtes et de les capturer au moyen de rets, comme je viens de l'expliquer, on les poursuit partout et on va les chercher sur les glaces, non seulement au milieu du golfe St. Laurent, mais encore dans l'Atlantique, et à une distance considérable de Terre Neuve et de l'Ile du Cap Breton.

Les expéditions qu'on équipe pour ce genre de pêche où plutôt de chasse, doivent partir peu de temps après que les petits sont nés, afin de les trouver encore sur les glaces ; car une fois à l'eau, les loups marins, jeunes comme vieux, peuvent défier les chasseurs les plus expérimentés, et il est inutile d'essayer à les poursuivre.

A Terre Neuve, on exploite la pêche et la chasse du loup marin très en grand. Les bâtiments qu'on y emploie sont des bricks et des goëlettes à hunier, construits habilement, bien étançonnés à l'intérieur pour résister à la pression des glaces, et bardés en fer sur l'avant, afin que l'étrave ne soit pas avariée par les glaçons. Ils portent un équipage de 20 à 60 mariniers, et une dizaine de petits canots que les pêcheurs tirent après eux quand ils sont sur les glaces, et dont ils se servent pour passer les espaces d'eau libre qui sépare souvent les banquises.

Cette branche d'industrie a atteint dans cette ile des proportions considérables. Près de 350 bâtiments, mesurant plus de 30,000 tonneaux, et portant 10,000 hommes, partent tous les ans des ports de Terre Neuve, et vont dans les mois de mars et avril, se livrer à la chasse du loup marin sur les glaces partout où ils peuvent trouver ce carnivore amphibie, et les bénéfices que leur rapportent ces voyages pleins de fatigues, de hasard et de peril, sont très grands et quelquefois énormes.

On voit par les retours des douanes que tous les ans il est exporté de Terre Neuve, de 400,000 à 700,000 peaux de loups marins, ces chiffres donneront mieux que toutes les observations que je pourrais faire, une idée de la valeur et de l'importance de cette pêche.

Au Canada, les bâtiments employés à la chasse du loup marin sont du port de 30 à 80 tonneaux ; et jusqu'à ces dernières années, il n'y avait qu'aux Iles de la Madeleine qu'on avait songé à exploiter cette branche d'industrie. Mais comme les capitaux manquaient là entièrement, les bâtiments étaient mal équipés, et malgré le courage, la dextérité et l'expérience bien connus des pêcheurs Madeleinois, ils ne pouvaient faire de grands profits. Depuis quatre à cinq ans cependant, on a construit de plus grosses et de meilleures goëlettes au havre aux Maisons et au havre Amherst, et les pêcheurs de ces deux ports se livrent à la chasse du loup marin avec plus de succès maintenant qu'auparavant. Mais quoique le nombre des bâtiments ait augmenté depuis quelques années aux Iles de la Madeleine, on en compte encore que vingt-cinq, montés par 260 pêcheurs. C'est bien peu, en comparaison de ce que possèdent quelques ports de Terre Neuve.

Il y aurait pourtant aux Iles de la Madeleine, assez de mains pour équiper cent bâtiments de pêche. Mais comme je l'ai déjà dit, les capitaux manquent. La plupart des habitants n'ont pas même les moyens de se construire de petites goëlettes.

Sur la côte de Gaspé et même dans plusieurs paroisses d'en bas de Québec, on expédie depuis deux à trois ans pour la chasse aux loups-marins sur la côte nord, des goëlettes qui, malgré le peu d'expérience des marins composant leurs équipages, ont rapporté d'assez bons chargements de graisse de phoque. Et je sais que plusieurs autres armateurs des mêmes endroits ont dû équiper leurs bâtiments avec tous les agrès nécessaires, et les envoyer hiverner dans quelques ports de la côte Nord pour prendre la mer de bon printemps, et gagner la banquise qui se trouve vers la fin de mars, entre la côte Nord et l'Île d'Anticosti.

J'ai déjà dit dans mon rapport de 1857, comment M. Vignault, sortant du port de Natashquan, avec sa goëlette du port de 40 tonneaux, montée par sept hommes, vers la fin d'avril, avait trouvé les glaces flottantes, non loin de la Pointe de Natashquan, toutes couvertes de loups marins, et avait tué six cents de ces amphibiens dans l'espace de huit jours seulement. Et dans le même temps, et à quelques milles seulement de M. Vignault, un brick de Terre Neuve en prenait trois milles.

M. Vignault, qui est maintenant résidant à Natashquan, a eu autant de succès dans sa chasse aux phoques en 1858 et en 1859.

L'année dernière, il a été expédié de 30 à 35 goëlettes pour la pêche du loup marin en Canada, tant aux Iles de la Madeleine, à la côte Nord, à Gaspé, que dans les paroisses d'en bas de Québec. Elles ont rapporté environ 8,000 de ces carnivores, dont la graisse et les peaux valaient entre \$40,000 à \$50,000.

La pêche d'automne de 1858, avait été mauvaise au Labrador, et n'avait pas fourni au commerce plus de 4,500 loups marins, valant au moins \$8 chaque, ce qui donne une valeur totale de \$36,000. Il faut se rappeler que les loups-marins pris l'automne sont tous adultes, et fournissent plus de graisse que ceux capturés sur les glaces le printemps, alors qu'ils ne sont agés que d'un mois ou un peu plus.

DE LA PECHE DE LA BALEINE.

La pêche de la baleine n'a presque pas pris d'extension sur nos côtes, quoiqu'elle y soit pratiquée depuis longtemps.

Ce sont des pêcheurs de Nantucket, venus au bassin de Gaspé, pendant les guerres de la révolution américaine, qui, les premiers, se livrèrent dans le golfe St. Laurent à cette branche d'industrie, mais bien en petit d'abord, car leurs moyens ne leur permettaient pas de faire de grands armements.

Plus tard, cependant, ils purent se procurer des vaisseaux plus grands et faire de meilleurs bénéfices ; et aujourd'hui ce sont en grande partie leurs descendants qui sont propriétaires des goëlettes de Gaspé, qui, tous les ans, sont équipées pour la pêche de la baleine. Ces goëlettes sont au nombre de dix, et sont montées par près de deux cents matelots qui ne le cèdent aux pêcheurs américains ou anglais, ni en adresse, ni en vigueur, ni en courage.

Les baleines qui fréquentent le golfe sont : la baleine noire, la baleine *Humpback*, la baleine *Sulphur Buttom* et la baleine *Finner*.

La baleine noire, la plus précieuse de toutes, ne se rencontre malheureusement, depuis quelques années, qu'en petites quantités, et il est assez rare que nos baleiniers aient la chance d'en tuer.

La baleine Humpback, appelée ainsi à cause d'une bosse qu'elle a sur le dos, est celle qu'on poursuit généralement dans le golfe ; c'est elle qui est la plus aisée à tuer. Quand on réussit à l'approcher on la harponne de suite, et au moyen de la ligne amarrée au manche du harpon, et dont on tient un des bouts à bord de la baleinière, on se laisse remorquer par la baleine jusqu'à ce qu'elle soit épuisée de fatigues ; on s'approche de nouveau d'elle et on la tue en lui faisant de larges entailles dans les chairs avec une lance.

La Sulphur Buttom et la Finner sont si vives dans leurs mouvements et en même temps si farouches, qu'on ne peut ou qu'on n'ose pas les attaquer de front et leur lancer le harpon dans le corps, avant de les avoir blessées, à l'aide de longues lances bien affilées qui pénètrent de trois à quatre pieds dans les chairs. Puis on les suit de loin à la trace de sang qu'elles laissent dans l'eau, et si on parvient à les rejoindre, lorsqu'à la suite de la grande perte de sang qui sort en abondance de leurs blessures elles ont ralenti leur course furieuse, on les harponne et on les remorque près du bâtiment. Si on est loin de terre, on dépèce les baleines en flotte et on met les morceaux de graisse dans la cale. Si on est près du rivage on les remorque dans un havre ou dans une baie bien abritée, et on laisse un certain nombre de mariniers à terre pour enlever les graisses et faire fondre l'huile, tandis que le bâtiment reprend la mer en quête de nouvelles prises.

Les baleiniers sortent de leur port d'armement, le bassin de Gaspé, au commencement de juin pour n'y revenir désarmer que vers le milieu de septembre. Les parages qu'ils préfèrent à tous les autres, parce qu'ils y trouvent généralement des troupeaux de baleine, sont le banc de Mingan, situé à la pointe ouest de l'île d'Anticosti et la rivière St. Jean, sur la côte nord et le hâvre de St. Jean, au large de l'île St. Jean, sur la côte nord-ouest de Terre Neuve ; ils croisent aussi sur la côte du Labrador, au large du Gros Meccatina, au large de la baie de Gaspé, et dans le bas du fleuve St. Laurent, où l'on rencontre des baleines jusqu'à la hauteur de la rivière Saguenay.

Il paraît que pendant l'hiver les baleines vont habiter des parages dont la température est plus douce que celle des eaux du golfe St. Laurent. C'est sur la côte sud-est des Etats-Unis, et c'est aussi là qu'elles font leurs petits.

Elles arrivent dans le golfe vers la fin de mai, suivies par les petits baleinons (dont la taille est alors de huit à douze pieds) qu'elles ont l'air de soigner avec une tendresse toute maternelle, et qu'elles défendent avec fureur quand ils sont attaqués par de gros poissons ou par les baleiniers.

Ces baleinons trouvent une nourriture si abondante dans le golfe, sous forme de caplan, de lanson et hareng, qu'ils prennent une croissance très rapide, et à la fin de la saison ils ont déjà acquis la moitié de leur grosseur naturelle.

Les goëlettes baleinières de Gaspé, rapportent tous les ans de leurs voyages de l'huile pour une valeur de \$20,000 à \$30,000.

La baleine noire peut donner de 100 à 500 quarts d'une huile excellente, sans compter les fanons qui ont une grande valeur.

Les baleines *Humpback*, *Sulphur Bottom* et *Finner* produisent de 10 à 1000 quarts d'huile seulement.

Je dois faire remarquer que la pêche de la baleine a fourni cette année des résultats assez satisfaisants.

LA PECHE DU SAUMON.

Le saumon, *Salmo Salor*, de la famille des *Salmonide*, est si bien connu dans l'Amérique du Nord, que je n'ai pas besoin d'en faire la description.

Il est appelé à juste titre le roi des poissons d'eau douce. Il naît dans les fleuves ; il y passe les trois quarts de l'année. Il recherche les eaux qui coulent sur un fond de gravier. Il émigre vers la mer le printemps, à la débâcle, pour retourner dans les fleuves dans les mois de juin et juillet, et accomplir l'acte important de la reproduction de son espèce par le frai qu'il dépose et féconde dans l'Amérique Septentrional en août, septembre et octobre, époque variable suivant la latitude et la température du lieu.

Mais avant de se rendre aux endroits des fleuves qui présentent le plus d'avantages pour la conservation et l'éclosion du frai, le saumon fait quelque séjour dans les eaux saumâtres des estuaires, pour se débarrasser (dit-on) de parasites dont il est couvert et que ces eaux tuent.

Les lieux où il fraie sont quelque fois à des distances très considérables de l'embouchure des fleuves ; le plus souvent même il se rend jusqu'aux lacs où ces fleuves prennent leur source. Poussé pour un besoin irrésistible de la nature, rien ne l'arrête dans sa course, ni les chutes, ni les courants les plus rapides ; aussi ce poisson qui était dans sa plus grande beauté et dans sa plus grande force, quand il quittait la mer, n'est-il plus le même. A la suite des efforts qu'il a fait pour franchir tous ces obstacles, il a perdu son lustre ; il s'est amaigri ; ses mouvements sont devenus plus lents ; mais il est parvenu au lieu où son instinct le conduisait.

Les lieux que le saumon semble affectionner davantage, sont des fonds de graviers sur lesquels coule une eau limpide de l'épaisseur de trois à quatre pieds.

Voici comment l'acte de la reproduction a lieu : un mâle et une femelle creusent, avec leurs têtes qu'ils tiennent tournées au courant, un sillon de quelques pouces de profondeur. Ce travail leur est facile puisque le fond est composé de petites pierres très légères. Ce sillon fini, ils se mettent tous deux sur le côté, et en se frottant l'un contre l'autre répandent, la femelle les œufs, le mâle la laitance qui doit les féconder.

Cet acte qui dure de huit à douze jours, ayant été accompli, ils recouvrent avec soin le sillon avec les petits graviers qu'ils ont déplacés en le creusant.

En Angleterre, le saumon fraie depuis novembre jusqu'à la fin de janvier, et les œufs mettent de 90 à 100 jours à éclore.

Dans les rivières du Labrador, où la température de l'eau est plus basse, ils doivent prendre plus de temps ; il est même probable qu'ils ne viennent à maturité que dans le courant du mois d'avril. On dit que le saumon ne descend pas à la mer pendant la première année de son existence.

Il est adulte à l'âge de trois ans, mais il continue à croître avec les années et on pêche souvent des saumons qui pèsent de 40 à 55 livres. Le poids ordinaire d'un saumon est de 10 à 25 livres. Et ces poissons varient en forme et souvent en couleur, comme en grosseur, suivant les rivières qu'ils fréquentent. On sait que les saumons reviennent presque toujours aux rivières où ils sont nés.

La pêche du saumon, sans avoir l'importance des grandes pêches maritimes, comme la pêche de la morue, du hareng et du maquereau, n'en méritent pas moins l'attention du gouvernement, par ce qu'elle fournit des produits excellents dont la valeur ne pourra qu'augmenter lorsque nos lignes de chemins de fer seront continuées jusqu'au bas du fleuve, et que par ce moyen on pourra transporter ce poisson, à l'état frais, dans des boîtes de bois épais au milieu de glace pilée grossièrement.

A l'époque des premiers établissements du Canada, nos rivières étaient célèbres par la quantité énorme de saumons qui s'y prenaient, et je pourrais dire aussi de truites ; et les passages suivants d'un mémoire de voyage que fit en 1704, le sieur de Courtemanche, à la famille duquel l'Anse aux Espagnols, connue maintenant sous le nom de baie de Bradore, avait été concédée en 1630, à titre de seigneurie, viennent à l'appui de ce que j'avance :

“ L'établissement français (celui du port de Brest) est à vingt lieues de là (du Gros
 “ Mécatinna,) l'aspect en est fort gai ; le havre y est très beau et toutes sortes de bâtiments
 “ peuvent y entrer, il y pourrait même loger plus de cent navires,” * * * *
 “ Dans le fond de la Baie au-dessus du fort sont trois côteaux très agréables à la vue,
 “ au haut desquels sont de petits lacs où la truite et le saumon sont en telle abondance,
 “ qu'avec deux ou trois simples lignes à main ou un simple rets, l'on y pêcherait suffisam-
 “ ment de quoi faire vivre une garnison, même considérable ; et une demi-lieue plus bas,
 “ en la rivière aux Esquimaux, très abondante en saumons, ils y sont d'une grosseur extra-
 “ ordinaire.”

Plus tard elles devinrent moins poissonneuses, à cause de la trop grande pêche qu'on y faisait en toute saison de l'année, de l'absence de lois et règlements prescrivant la manière de pêcher le saumon dans le but de le conserver.

Ce n'est que depuis vingt à trente ans que les chambres législatèrent sur cette matière importante. Mais les lois de pêche étaient alors une lettre morte. Comme il n'y avait aucun officier chargé de les mettre en force, personne ne s'en occupait, personne ne les observait ; et la destruction d'un poisson si utile continuait. Déjà il avait disparu de plusieurs de nos rivières.

Mais depuis quelques années, tout est changé. De bonnes lois, des règlements judiciaires ne permettant la pêche que dans certaines saisons de l'année, et déterminant la qualité et la quantité des instruments de pêche à employer, existent. On a établi dans beaucoup de rivières des officiers chargés de les mettre en force. Les côtes sont protégées efficacement, et tout nous porte à espérer que dans quelques années nos rivières se repeupleront, et que nous pourrions encore nous procurer à bon marché ce poisson délicieux qui occupe une place si distinguée sur nos tables.

La pêche du saumon a été très fructueuse dans la saison qui vient de finir, au nord comme au sud. J'estime son produit dans tous le Bas-Canada, à de 3,500 à 3,800 barils, représentant une valeur de \$50,000. Sur la côte nord, depuis la rivière Moisie jusqu'à la frontière du Canada, à l'anse aux Blancs Sablons, il en a été pris mille barils environ.

LA PECHE DE LA TRUITE.

Toutes nos rivières et toutes nos lacs du Bas-Canada abondent en truite de toute espèce. Je signalerai comme les plus belles, la truite de ruisseau, (*Brook Trout, Salmo Fontinalis,*) dont la longueur varie de 6 à 20 pouces, et la truite saumonée, (*Salmon Trout, Salmon Trutta,*) qu'on rencontre surtout près des côtes du golfe et dans les estuaires des rivières.

On ne fait pas d'armements spéciaux pour la pêche de la truite, c'est ordinairement les pêcheurs de saumon qui s'occupent de la pêche de ce poisson.

J'estime le montant de la pêche de la truite à 600 barils, valant \$18,000 dont la moitié vient sur nos marchés; le reste étant consommé par les habitants du littoral.

(Copie.)

PORT D'AMHERST, C. E.

Etat du nombre des steamers Britanniques et étrangers et vaisseaux à voiles de l'intérieur entrés dans ce port, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés et de quels pays ils viennent, durant l'année expirée le 31 octobre, 1859.

	TOTAL.			GRANDE BRETAGNE.		COLONIES BRITANNIQUES		ETATS-UNIS.		Autres pays étrangers.	
	No.	Ton.	Hom.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Tons.
Steamers britanniques..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do étrangers .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vaisseaux à voiles brit.	305	12408	1702	3	305	293	11580	8	488	1	35 (St Pierre)
do étrangers	69	4736	432	.....	.....	1	65	68	4671	.....	.....
	374	11744	2134	3	305	294	11645	76	5159	1	35

(Copie.)

PORT D'AMHERST, C. E.

Etat du nombre des steamers Britanniques et étrangers et des vaisseaux à voiles de l'extérieur entrés à ce port, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés, et leur destination, durant l'année 1859.

	TOTAL.			GRANDE BRETAGNE.		COLONIES BRITANNIQUES		ETATS-UNIS.		Autres pays étrangers.	
	No.	Ton.	Hom.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Tons.	No.	Ton.
Steamers britanniques..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do étrangers .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vaisseaux à voiles brit.	226	9282	1204	.....	.....	212	8513	13	734	1	35 F. (St Pierre)
do étrangers.	56	3916	351	.....	.....	2	191	54	3725	.....
Total.....	282	13198	1555	.....	.....	1	8704	67	4459	1	35

(Copie.)

PORT D'AMHERST, C. E.

Etat indiquant le commerce côtier et le tonnage des vaisseaux canadiens de l'intérieur et de l'extérieur, à ce port, durant l'année 1859.

INTÉRIEUR.				EXTÉRIEUR.			
A VAPEUR.		A VOILE.		A VAPEUR.		A VOILE.	
*No.	Tonneaux.	*No.	Tonneaux.	*No.	Tonneaux.	*No.	Tonneaux.
.....	21	856	.....	.....	34	1313

* Ces colonnes indiquent le nombre des voyages faits par les divers vaisseaux.

(Copie.)

PORT D'AMHERST, C. E.

Etat du nombre et tonnage des vaisseaux Britanniques et Américains entrés de l'intérieur et de l'extérieur, indiquant les rapports (non compris les traversiers) entre ce port et les Etats-Unis, durant l'année 1859.

INTÉRIEUR.						EXTÉRIEUR.									
BRITANNIQUES.			AMÉRICAINS.			BRITANNIQUES.			AMÉRICAINS.						
A vapeur.		A voile.	A vapeur.		A voile.	A vapeur.		A voile.	A vapeur.		A voile.				
No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.				
.....	8	488	68	4671	13	734	56	3916

(Copie.)

PORT DE NEW CARLISLE.

Etat du nombre des steamers britanniques et étrangers et des vaisseaux à voiles de l'intérieur entrés à ce port, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés, et de quels pays ils viennent, durant l'année expirée le 31 décembre, 1859.

	TOTAL.			GRANDE BRETAGNE.		COLONIES BRITANNIQUES		ETATS-UNIS.		Autres pays étrangers.	
	No.	Ton.	Hom.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.
Steamers Britanniques.	4	936	104	.....	.....	4	936	.....	.....	.....	.....
do étrangers.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vaisseaux à voile brit..	106	11421	595	.....	.....	76	5764	10	2099	4	897
do étrangers ..	2	496	15	16	2661	1	413	1	83	.....	.....
	112	11853	714	16	2661	81	7113	11	2182	4	897

(Copie.)

PORT DE NEW CARLISLE.

Etat du nombre des Steamers Britanniques et étrangers et vaisseaux à voile de l'extérieur entrés à ce port, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés, et leur destination, durant l'année 1859.

	TOTAL.			GRANDE BRETAGNE.		COLONIES BRITANNIQU'S		ÉTATS-UNIS.		Autres pays étrangers.	
	No.	Ton.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.
Steamers britanniques..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do étrangers .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vaisseaux à voile brit.	93	10805	588	17	4316	61	4727	7	679	8	1083
do étrangers.	1	412	11	1	412	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	94	11217	599	18	4728	61	4727	7	679	8	1083

(Copie.)

PORT DE NEW CARLISLE.

Etat indiquant le commerce côtier, et le tonnage des vaisseaux canadiens de l'intérieur et de l'extérieur, à ce port, durant l'année, 1859.

INTERIEUR.				EXTERIEUR.			
À VAPEUR.		A VOILE.		A VAPEUR.		À VOILE.	
* No.	Ton.	* No.	Ton.	* No.	Ton.	* No.	Ton.
19	3516	79	4815	.....	.....	70	4390

* Ces colonnes indiquent le nombre de voyages faits par les divers vaisseaux.

(Copie.)

PORT DE NEW CARLISLE.

Etat du nombre et tonnage des vaisseaux Britanniques et Américains entrés de l'intérieur et de l'extérieur, indiquant les rapports (non compris les traversiers) entre ce port et les États-Unis, en l'année 1859.

INTÉRIEUR.						EXTÉRIEUR.							
BRITANNIQUES.			AMÉRICAINS.			BRITANNIQUES.			AMÉRICAINS.				
A vapeur.		A voile.	A vapeur.		A voile.	A vapeur.		A voile.	A vapeur.		A voile.		
No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.		
.....	10	1099	1	83	7	679

(Copie.)

PORT DE GASPÉ.

Etat du nombre de Steamers Britanniques et étrangers et de vaisseaux à voile de l'intérieur entrés à ce port, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés, et de quels pays ils viennent durant l'année expirée le 31 décembre, 1859.

	TOTAL.			GRANDE BRETAGNE.		COLONIES BRITANNIQU'S		ETATS-UNIS.		Autres pays étrangers.	
	No.	Ton.	Hom.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.
Steamers britanniques..	1	237	26	.....	.....	1	237	.....	.....	.....	.....
do étrangers.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vaisseaux à voile brit.	48	4821	335	22	2514	13	838	2	306	11	1163
do étrangers ...	1	70	6	.....	.....	.....	.....	1	70	.....	.....
Total.....	50	5128	367	22	2514	14	1075	3	376	11	1163

(Copie.)

PORT DE GASPÉ.

Etat du nombre de Steamers Britanniques et étrangers et de vaisseaux à voile de l'extérieur entrés à ce port, indiquant leur tonnage, le nombre d'hommes employés et leur destination, durant l'année 1859.

	TOTAL.			GRANDE BRETAGNE.		COLONIES BRITANNIQUES		ETATS-UNIS.		Autres pays étrangers.	
	No.	Ton.	Hom.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.
Steamers Britanniques	1	237	26	.....	.....	1	237	.....	.....	.....	.....
Do. étrangers.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vaiss. à voiles' brit.....	42	4029	273	6	838	9	532	.....	.....	27	2659
Do. étrangers.	1	70	6	.....	.....	.....	.....	1	70	.....	.....
Total.....	44	4336	305	6	838	10	769	1	70	27	2659

(Copie.)

PORT DE GASPÉ.

Etat indiquant le commerce des côtes et le tonnage des vaisseaux Canadiens de l'intérieur et de l'extérieur à ce port, durant l'année 1859.

INTÉRIEUR.				EXTÉRIEUR.			
À VAPEUR.		À VOILE.		À VAPEUR.		À VOILE.	
*No.	Tonneaux.	*No.	Tonneaux.	*No.	Tonneaux.	*No.	Tonneaux.
22	4290	151	7902	23	4524	165	8352

* Ces colonnes indiquent le nombre de voyages faits par les différents vaisseaux.

(Copie.)

PORT DE GASPÉ.

Etat du nombre et tonnage des vaisseaux Britanniques et Américains entrés de l'intérieur et de l'extérieur, indiquant les rapports (non compris les traversiers) entre ce port et les Etats-Unis, durant l'année 1859.

INTERIEUR.								EXTÉRIEUR.							
BRITANNIQUES.				AMÉRICAINS.				BRITANNIQUES.				AMERICAINS.			
A vapeur.		A voile.		A vapeur.		A voile.		A vapeur.		A voile.		A vapeur.		A voile.	
No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.
.....	2	306	.....	.....	1	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	70

Etat des exportations provenant des pêcheries à Amherst, Gaspé et New-Carlisle, dans l'année 1859.

	Quantité.	Val. totale.	Grande Bretagne.	Amérique du Nord.	Etats-Unis	Aut. pays étrangers.
Amherst—		\$				
Poisson séché et fumé.....qtx	12429	29271	.....	28569	702	.....
do salé.....qrts	101380	215485	.....	132753	82732	.....
do frais.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile.....galls	27971	15490	.....	14860	630	.....
Fourrures, peaux de poisson ou créatures vivants dans la mer....	5515	5097	.....	5097	.....	.....
		\$ 265343	.....	\$ 181279	\$ 84064	.....
Gaspé—						
Poisson séché et fumé.....qtx	78185½	236720	36337	19281	.....	181102
do salé.....qrts	243½	1928	469	1084	175	200
do frais.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile.....galls.	6140	3042	2958	84	.....	.....
Fourrures, peaux de poisson ou créatures vivants dans la mer....	.....	460	460	.....	.....	.....
		\$ 242150	\$ 40224	\$ 20449	175	\$ 181302
New Carlisle—						
Poisson séché et fumé.....qtx	52279	171212	28181	3542	.....	139489
do salé.....qrts	14550	21468	408	5836	15224	.....
do frais.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile.....galls.	29101	12216	12216	.....	.....	.....
Fourrures, peaux de poisson ou créatures vivants dans la mer.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		\$ 204896	\$ 40805	\$ 9378	\$ 15224	\$ 139489

Valeur totale pour ces trois ports.....\$712389.

PORT D'AMHERST—(Isles de la Madeleine.)

Année.	Exportat's.	Importat's.	Droits.	Année.	Exportat's.	Importat's.	Droits.
	\$	\$	\$		\$	\$	\$
1851.....	19564	5684	444	1856.....	82952	34212	1368
1852.....	44384	12984	1212	1857.....	153072	41880	2121
1853.....	68388	12704	1336	1858.....	234583	28704	1809
1854.....	76820	18304	1696	1859.....	266656	54803	3821
1855.....	61288	29600	1492				

Nombre de vaisseaux entrés au Port d'Amherst.

Année.	Intérieur.	Extérieur.	Année.	Intérieur.	Extérieur.
1854.....	104 vaissea'	112 vaissea'	1857.....	166 vaissea'	190 vaissea'
1855.....	105 do ..	106 do ..	1858.....	247 do ..	246 do ..
1856.....	131 do ..	153 do ..	1859.....	374 do ..	282 do ..

Tableau indiquant la valeur de l'importation au port d'Amherst (Isles de la Madeleine) en 1859.

De la Nouvelle Ecosse.....	\$ 49,058	Droits de doua', \$3,572
Du Nouveau Brunswick.....	255	7.40
De l'Isle du Prince Edouard	2,024	26.40
De Terre-neuve	156	
De la Grande Bretagne	1,174	105.57
Des Etats-Unis.....	2,051	106.00
De St. Pierre et Miquelon.....	85	4.00
	\$ 54,803	\$ 3,821.82

La valeur des marchandises importées de Québec et des côtes, s'élève à au moins \$12,000.
Nombre de vaisseaux côtiers entrés, 21 ; tonnage, 856.

Tableau indiquant la quantité et la valeur des produits exportés du port d'Amherst (Isles de la Madeleine), en 1859.

	Quantité.	Valeur.	Amériq. B. du Nord.	Etats-U.	Pays étrangers.
Poisson séché.....	12,429 quintaux.	\$ 29,271	\$ 28,569	\$ 702	.....
“ salé	101,380 quarts.	215,485	132,753	82,732	.....
Huile de poisson.....	27,971 galons.	15,490	14,860	630	.....
Fourures et peaux.....	5,572 peaux.	5,403	5,403		.....
Bestiaux.....	53	630			630
Produits d'animaux		67	67		
Produits agricoles.....		310	310		
		\$266,656	\$182,962	\$84,064	630

Tableau indiquant le nombre des goëlettes des Iles de la Madeleine, qui ont fait la chasse du loup marin, etc., etc.

Goëlettes.	Tonneaux.	Hommes.	Loups marins.
24	820	230	6,000

Nombre de vaisseaux entrés au port d'Amherst, en 1859.

	Nombre Total.			De la Grande Bretagne.		Des colonies de l'Amérique Brit. du N.		Des Etats-Unis.		De St. Pierre, et Miquelon.	
	No.	Ton'x.	Hom.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.
Britannique	305	12408	1702	3	305	293	11580	8	488	1	35
Etrangers	69	4736	432	.....	.....	1	65	68	4671	.....	.....
	374	17144	2134	3	305	294	11645	76	5159	1	35

Nombre de vaisseaux sortis du port d'Amherst, en 1859.

	Nombre Total.			Pour la Grande Bret.		Pour les colonies de l'Am. Brit. du N.		Pour les Etats-Unis.		Pour St. Pier. et Miquelon	
	No.	Ton'x.	Hom.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.
Britannique	226	9282	1204	.....	.....	212	8513	13	734	1	35
Etrangers	56	3916	351	.....	.....	2	191	54	3725	.....	.....
	282	13198	1555	.....	.....	214	8704	67	4459	1	35

Je dois ces tableaux intéressants à l'obligeance de John J. Fox, écuyer, collecteur de douane au port d'Amherst.

APPENDICE No. 34.

RAPPORT DE M. WHITCHER.

A l'honorable P. M. Vankoughnet,
Commissaire des terres de la Couronne.
etc., etc.

MONSIEUR,—Vous m'avez fait l'honneur de me charger par vos instructions du 17 mai dernier, de faire la visite et l'inventaire de certaines propriétés publiques situées dans les territoires connus sous le nom de "Postes du Roi," avant que le gouvernement en reprenne possession à l'expiration du bail de la compagnie de la Baie d'Hudson. J'ai en conséquence fait en personne la visite minutieuse de ces différentes propriétés pour constater l'état dans lequel elles se trouvent.

Le résultat de ma visite et autres renseignements relatifs à la délivrance par la compagnie et à l'acceptation par la couronne des propriétés en question, ont fourni matière à diverses communications spéciales et à un rapport général déjà adressés au département.

Les mêmes instructions me disaient aussi de m'entendre avec le surintendant des pêcheries pour le Bas-Canada, pour l'aider à mettre à effet les dispositions de l'acte des pêcheries, et concurremment avec le devoir en premier lieu mentionné, de lui donner assistance dans le voisinage des postes. Le présent rapport expose la service additionnel ainsi fait conformément à votre désir.

Je rencontrai le surintendant des pêcheries à Québec, vers le 21 mai. J'ai l'honneur de référer à l'exposé détaillé des arrangements que j'étais chargé de suggérer, et aussi, aux lettres subséquentes en explication.

Nous nous rendîmes ensemble au Saguenay, et passâmes quelques jours à marquer et à louer les stations des environs. Le principe des petits baux nous a permis de régulariser la pêche aux rets. En même temps, les différents occupants ont mieux réussi que d'ordinaire.

Après le retour de M. Nettle à Québec, en poursuivant ma visite en haut du Saguenay, j'ai réussi par un simple stratagème à découvrir deux dardeurs de saumon bien connus, qui jusqu'alors avaient échappé aux recherches. A défaut de paiement de l'amende imposée par le magistrat, les défendeurs ont été envoyés à la prison de Québec. Je réfère à ce sujet à ma lettre du 12 août.

Avant de partir du Saguenay, j'ai encore eu à remplir le triste devoir de poursuivre un autre individu, du nom d'Edward Hovington, pour contravention à l'acte des pêcheries, et pour persistance obstinée à occuper la place louée dans la Baie de Tadousac à Thomas Simard, écuyer. Je l'avais averti et prié verbalement et par écrit de se retirer. Encouragé par de mauvais conseils, il ne se contenta pas de rester sourd à toutes mes remontrances, mais donna encore un mauvais exemple par sa conduite en allant jusqu'à répondre d'une manière insolente à moi-même et aux magistrats, pendant qu'on le traitait avec la plus grande douceur dans l'espoir de le faire obéir et de lui faire éviter les conséquences des mesures de rigueur. Il répondit à tout par l'obstination et le défi. Dans la nuit qui précéda l'expiration du temps fixé par l'ordre du magistrat, il partit en goëlette pour Québec. Croyant qu'il était nécessaire qu'un cas de ce genre ne se terminât pas par le triomphe de l'impunité, je fis décerner un mandat et traversai à la Rivière du Loup à temps pour rencontrer "Le Saguenay;" delà je pris des arrangements avec le grand constable à Québec pour l'arrestation de Hovington à son arrivée au port. Il fut arrêté et se sauva de l'emprisonnement en payant le montant de l'amende et des frais.

Je retraversai au Saguenay dans une chaloupe de pilote pendant une violente tempête, et le lendemain matin, je partis pour descendre la côte du nord.

Voulant remettre les dépêches qui m'avaient été confiées pour le surintendant des pêcheries et le capitaine Fortin, je poursuivis ma route pour atteindre la rivière Moisie. Retenu par les vents contraires, et en un cas chassé trois fois par une telle tempête que des embarcations plus fortes que la mienne ne pouvaient tenir la mer, je parvins enfin à la Baie des Sept Isles, le 27 juin. Le vent et la pluie cessèrent à la nuit. Il était impossible de continuer par eau. Apprenant que "La Canadienne" devait partir le lendemain de la rivière Moisie, je résolus de la rejoindre avant le jour. Dans ce but, je partis à pied sur le rivage, et après dix-huit milles d'une marche pénible, j'atteignis la rivière Moisie au bon temps. Y ayant terminé ce que nous avions à y faire, le capitaine Fortin se rendit à la côte du Labrador, M. Nettle traversa au sud et je m'en revins.

Cette magnifique rivière, après qu'on eût enlevé les rets sans nombre qui encombraient son cours même aux dernières saisons, était fréquentée par le saumon qui, en peu de temps après la disparition des rets, avait déjà atteint sa partie supérieure. Entre les rivières Godbout et Moisie, M. Nettle avait loué pour la saison les principales places de pêche au saumon et à la truite. En repassant par là, je pris occasion d'explorer les rivières intermédiaires.

La rivière Ste. Marguerite roule un gros volume d'eau, et dans la partie où se fait sentir la marée, il y a de bonnes places pour la pêche au saumon. La partie inférieure est interrompue par des chutes rapides, et le poisson ne remontant pas jusqu'aux eaux plus favorables de ses sources, est de grosseur moyenne et de qualité inférieure. Les endroits où le saumon va frayer abondaient en fretin. Une légère dépense pour la construction de gradins creusés dans la pierre ferait disparaître les principaux obstacles qui empêchent le saumon de remonter cette rivière.

La rivière Pentecôte est moins considérable; il s'y trouve une chute élevée que le poisson ne peut franchir, à environ trois milles de son embouchure, où le fond est mou et vaseux et les rives de terre glaise,—circonstances qui empêchent probablement le saumon d'entrer dans cette rivière. A l'embouchure et sur une distance de plus d'une lieue en remontant vers l'ouest la rive du St. Laurent, on rencontre de bonnes places de pêche pour la truite. La truite y atteint 4 lbs. et est savoureuse. Elle mord avec avidité aux appâts artificiels, au montant et au baissant, surtout en dedans de l'embouchure de la rivière.

Le mauvais temps m'obligea de me rendre à la baie de la Trinité sans faire l'exploration de la rivière Calumet, où, suivant ce que j'ai appris, il y avait autrefois du saumon en abondance.

Sur cette partie de la côte, il y a plusieurs bonnes places pour la pêche au saumon et à la truite.

Je regarde la rivière Trinité comme une rivière de valeur. Je ne parlerai pas maintenant de son embouchure, ayant parlé de ses pêches, etc., dans un rapport précédent. Elle offre, sur une longueur de près de 40 milles un passage non interrompu au saumon qui arrive dans une partie de ce cours d'eau où il s'élargit et se divise en branches formées par de petites îles. C'est ici que le saumon semble se reproduire, et cet endroit est si éloigné des lieux où le poisson peut se vendre, et il faut tant de peines pour s'y rendre

en canot, même avec une petite charge, que le saumon peut s'y multiplier en toute sécurité. Autrefois, on tendait beaucoup trop dans l'embouchure de la rivière qu'on barrait de rets flottants : de là, la diminution du poisson. Maintenant, cet abus est disparu, et la conséquence naturelle sera que la rivière reprendra bientôt sa célébrité première.

Environ trois lieues à l'ouest se trouvent les branches de la célèbre rivière Godbout. Les endroits où va frayer le poisson dans la branche du nord-est sont admirablement protégés et étendus. Le bras nord-ouest communique par un lac long et profond avec l'une des sources de la rivière Manicouagan. Le saumon de la rivière Godbout fraie aussi dans l'un des tributaires de ce lac ; et, d'après les apparences, on peut supposer qu'il hante aussi l'embouchure principale. S'il était partout défendu de darder et qu'il ne fût permis de tendre de rets que dans des limites raisonnables, il ne peut y avoir de doute qu'en peu d'années cette rivière contiendrait des trésors de saumon pour ainsi dire inépuisables. En effet, quand on pense aux abus et à la destruction dont cette belle rivière a déjà souffert, il ne faut rien moins que connaître les endroits superbes qu'elle offre à la reproduction du poisson, pour se rendre compte des restes qu'on rencontre encore de son abondance d'autrefois. Il est encourageant de penser que des mesures de protection, strictement mises à effet, feront promptement reparaître le saumon dans les eaux de cette riche rivière.

Entre la rivière Godbout et la Baie Anglaise, les seules places de pêche à saumon, dignes de remarque, sont celles des rivières voisines, Betscie et Mistassini, que j'ai toutes deux données à bail. La dernière rivière, quand la compagnie de la baie d'Hudson y faisait faire la pêche, produisait de 1600 à 2000 saumons ; elle n'en donne aujourd'hui qu'une centaine. Et si on y a fait la pêche depuis longtemps comme on a voulu la faire l'année dernière, il est encore surprenant que la destruction ne soit pas plus entière. Deux individus, (Henri St. Pierre et Benjamin Damour, tous deux des Trois-Pistoles), qui y avaient tendu une pêche avaient, à mon retour, porté leurs rets bien plus haut que la ligne de la marée, de manière à barrer complètement la rivière. Ces rets étaient si solidement fixés que je fus obligé d'en couper des morceaux pour les tirer au rivage. La grande pauvreté de ces individus et les prières qu'ils me firent me portèrent à ne pas confisquer leurs matériaux et à les exempter de l'amende dont ils étaient passibles. J'ai, néanmoins, entré une plainte contre eux et fait rapport de l'affaire, vous recommandant de permettre qu'elle reste en suspens, si ces pêcheurs agissent à l'avenir suivant la loi.

Après avoir visité la Baie Anglaise, et constaté qu'il se trouve de bonnes places de pêche, je me rendis à Bersimis. Les eaux de cette rivière ont été exceptionnellement hautes, de sorte que pendant les mois de juin et de juillet, les sauvages n'ont pu darder beaucoup de poisson. J'ai lieu de croire qu'après le 1er août il a été dardé beaucoup de saumon, qui a été changé pour des vivres avec la compagnie de la baie d'Hudson.

Je suis forcé d'observer, à ce sujet et pour les cas semblables qui ont eu lieu ailleurs, que tant que les sauvages seront encouragés par ce genre de trafic et par les conseils imprudents de ceux dont la position et le caractère devraient leur recommander l'obéissance aux lois, à enfreindre les dispositions faites dans le but de protéger le gibier ou le poisson, on ne peut s'attendre à rien de bon. Il résulte beaucoup de mal de cet état de choses : les agents de pêche sont exposés à beaucoup de troubles et de frais, et les sauvages qui désobéissent à la loi encourent des punitions qu'il semble presque cruel de leur appliquer, en présence des conseils qu'ils reçoivent de ceux dans la parole desquels ils ont l'habitude d'avoir une confiance entière. Les tribus deviennent hostiles et sourdes à la raison, quand on leur dit ainsi que la loi n'a pas le droit de les restreindre, et qu'ils peuvent justement résister à la tentative de limiter la liberté naturelle qu'ils ont de pêcher et trafiquer, sans entrave, car tel est leur droit de naissance. Il peut se faire qu'on oublie quelquefois la responsabilité sérieuse imposée à ceux qui aident ou conseillent la commission d'offenses punissables par la loi statutoire.

Le 17 juillet, j'arrivai à la baie Laval. Il n'y avait qu'une place de pêche (la batture aux gibiers) de prise entre cet endroit et la Pointe aux Oies, à l'est. Je trouvai la rivière Laval entièrement barrée par les rets de M. Peter Macdonald. L'appareil était ingénieusement tendu, et on ne pouvait le découvrir qu'en sondant le lit du chenal. Ce jour étant un dimanche, je ne fis rien davantage. Sans donner l'éveil au propriétaire, je me déterminai à profiter du vent et à m'en retourner ce soir là, avec l'intention de revenir de Tadoussac, distance de 74 milles. Le mardi suivant, je me rendis à la baie Laval, pendant

la nuit, et au point du jour pris possession des rets, etc., tendus contrairement à la loi, en assignant l'occupant (au Sault au Cochon) en due forme. Il objecta à tout ce que j'avais fait, refusa de payer l'amende, et s'opposa à la saisie ; enfin, il donna caution de comparaître à Québec à un jour fixé, pour arranger l'affaire. Dans l'intervalle, j'enlevai les rets et les ai gardés en sûreté. J'appelle votre attention à ma lettre du 20 septembre sur ce sujet.

Dans le mois d'août, j'ai exploré la rivière Laval jusqu'à la grande chute au-dessus du lac Laval, et je l'ai trouvée tout ce que nous en avions pensé, comme rivière à saumon. Malheureusement des Micmacs, au nombre de six, se rendirent au lac, et décimèrent avec leurs harpons le petit nombre de poissons qui étaient remontés, après l'enlèvement des rets de Macdonald. Nous ne pûmes, mon homme et moi, empêcher ces sauvages de continuer, et je me contentai de leur expliquer la loi et de les avertir à quoi ils s'exposaient. Néanmoins, le même jour, nous les dépassâmes, en traversant un portage de quatre milles, à travers les montagnes, avec notre canot, pour les prendre sur le fait, pendant la nuit et avoir une preuve oculaire sur laquelle on pût ensuite les poursuivre. Le surintendant des pêcheries a eu communication de ces faits. Voyant que nous étions déterminés à les surveiller et à les suivre, ils s'éloignèrent du lac, délivrant ainsi de leurs ravages les eaux supérieures de la rivière.

Je visitai, de la même manière, les rivières Sault au Mouton, Ste. Maguerite, (Saguenay) et d'autres mentionnées plus haut.

Des visites faites de temps à autre à ces rivières éloignées, dont rien n'interrompait ci-devant la solitude et sur lesquelles on pouvait violer la loi sans crainte d'être observé, devront avoir l'effet d'empêcher les expéditions de pêche au dard et aux rets. La facilité avec laquelle on peut monter par une rivière et descendre par une autre, et la difficulté de faire retomber sur un individu l'accusation d'actes qu'on a la certitude morale d'avoir été commis, doivent autrement faire de la loi une lettre morte, en ce qui regarde les déprédations de ce genre.

Les limites des pêches louées dans les rivières Laval, Sault au Cauchon, Escoumain, petite Bergeronne, Ste. Marguerite, petit Saguenay et St. Jean, ont été fixées et marquées sur les lieux, tel qu'indiqué par le rapport spécial au surintendant.

Les pêches louées à D. E. Price écuyer, de la rivière du Moulin, n'ont pas été tendues par lui cette année.

J'ai sondé et examiné plusieurs baies le long de la côte pour voir si l'on pourrait y établir des huîtres ; j'en ai fait parvenir la description au capitaine Fortin.

Comme l'avis officiel qui requiert les occupants sans titre (squatters) de transmettre leurs réclamations au département n'aurait pu autrement parvenir à plusieurs colons de la côte du nord, j'ai pris note de leurs réclamations et des circonstances de chaque cas pour en faire rapport.

Je me suis spécialement occupé de plusieurs cas dont j'étais chargé de m'enquérir.

On a cherché dans la nomination des inspecteurs de pêche de la côte du Nord à se procurer des gardiens efficaces, et, toutes les fois que les circonstances l'ont permis, on a choisi ceux qui, par l'opération du système de location, ont pu être nécessairement privés de places de pêche.

Les pêches de rivière éprouvent fréquemment des troubles et des dommages par suite de la négligence avec laquelle les vaisseaux et les bateaux qui font la pêche à la morue mettent à l'ancre, et à moins qu'ils ne soient soumis à une règle certaine qui les oblige à mouiller en lieu convenable, il est impossible d'empêcher qu'on ne jette les débris de poisson dans les rivières, ce qui a pour conséquence de les obstruer et de faire tort à la pêche au saumon.

Le capitaine Fortin ou le surintendant des pêcheries devrait être autorisé à marquer par des bouées les endroits du mouillage et les indiquer aussi près que possible du rivage, à mer hante afin que les pêcheurs ne puissent s'excuser sur la distance pour ne pas déposer à terre les débris de poisson.

Je ne puis terminer ce rapport sans parler de la pêche au dard que font les sauvages.

C'est avec raison qu'on considère comme très pernicieuse la pratique de darder le saumon au flambeau. Comme on fait presque toujours ce genre de pêche au temps où les eaux des rivières sont très-basses et très-limpides, et lorsque le saumon, retenu au pied des chûtes, attend la crue des eaux et se rassemble, pendant la chaleur des nuits, aux embouchures des cours d'eau qui se déchargent dans les rivières, la destruction causée par le dard est très-grande. Parfois on tuera ou on blessera de cette manière autant de saumon pendant une nuit que pourrait en prendre, pendant toute

la saison, une pêche ordinaire le long de la côte ou dans l'entrée des rivières. Cette pratique de pêcher au dard l'automne et aux époques de reproduction, comme c'est généralement le cas, a des résultats qu'il est impossible de décrire : c'est le couronnement de la destruction.

On tue alors le pauvre poisson à l'époque qui en rend la destruction le plus déplorable. C'est à travers mille périls qu'il a franchi la distance qui le sépare des herbes fertiles du vieil océan. Poussé par la puissance de l'instinct, il a surmonté d'incroyables difficultés et accompli son étonnant voyage. Il touche aux lieux où la nature a pourvu aux nécessités de sa reproduction. Il a eu à franchir des hauts fonds qui interdisent sa retraite aux espèces plus grosses que la sienne ; et avec cela, amaigri par sa course et par les circonstances qui accompagnent l'époque du frai, appesanti peut-être par des milliers d'œufs, ou occupé du soin pénible d'en déposer le fécond fardeau, il périt sous le dard impitoyable. Avec chaque poisson tué ou blessé, il en périt en embryon dix, trente, quarante, cinquante et même jusqu'à soixante mille. Est-il possible d'exagérer les conséquences ruineuses d'une telle imprévoyance ?

Il est encore d'autres raisons qui rendent cette pratique ruineuse et injuste. Le saumon dardé est comparativement de peu de valeur comme marchandise ; mais, comme on le prend aisément, les pêcheurs le donnent à vil prix et en échange d'effets sans valeur, comme le lard rance et les biscuits moisissés. Le tort qui résulte pour le public de laisser ainsi trafiquer le plus riche et le plus beau poisson de nos rivières à une époque où il n'a que peu de valeur, et dans des circonstances où des pêcheurs et des trafiquants sans scrupule peuvent seuls en retirer quelque mince bénéfice est évident pour tout le monde. Ces trafiquants incisent adroitement les parties de chétive apparence, et cachent la mauvaise condition de leur marchandise, en la faisant sécher, la salant très fort, ou encore en cachant le mauvais poisson au fond des quarts, et en le distribuant au milieu d'autre de bonne qualité pour imposer le tout au public. Ce poisson, acheté à bon marché, se vend facilement au-dessous du prix courant. Si l'acheteur voyait une fois le saumon qui a été dardé dans la mauvaise saison, il n'oublirait pas son apparence repugnante, et plutôt que de s'exposer à prendre cette nourriture malsaine, il renoncerait pour toujours au saumon.

Si, au moyen de cette pratique, on en vient à ruiner les pêches de rivière, tout le public en souffrira, parce que ces rivières nourrissent les pêches de la côte. En outre, tolérer cette pratique, c'est exposer les locataires de la couronne aux risques et aux dommages causés par les incursions de ceux qui pêchent au dard. Les punir ne répare pas le dommage. Il s'écoulera des années avant que les rivières dévastées ne ressentent plus les effets de ces destructions successives. Et tant que les sauvages ou les marchands qui les encouragent auront un moyen de s'échapper, la tentation de chaque côté les portera à calculer la chance de se soustraire à la loi.

L'exemption en faveur des sauvages que comportent les règlements sur les pêcheries a eu, je n'en doute pas, des considérations d'humanité pour motif. On a donné sans doute pour argument en faveur de cette exception, les nécessités apparentes de la vie sauvage. L'expérience dissipe cette cause de sympathie, et prouve que les Montagnais, les Micmacs, les Naskapis et les Métifs dardent rarement le saumon en certaine quantité pour leurs besoins actuels, et qu'ils n'en fument et n'en salent jamais pour l'hiver ; celui qu'ils tuent va au plus proche marchand qui leur donne en échange du lard, du thé, du sucre, du tabac et quelque fois de la boisson. Ce que je dis s'applique au temps où les sauvages sont aux environs du fleuve, soit qu'ils arrivent de l'intérieur ou qu'ils résident par intervalles au bord du fleuve. C'est une erreur de croire qu'ils prennent ou salent du saumon pour le temps de la chasse.

Le Père Arnaud, missionnaire d'expérience, dit, dans son témoignage devant les commissaires des affaires des sauvages : " Ces sauvages ne s'occupent qu'à faire la chasse et la pêche. " Je crois que pour un bon nombre d'entre eux, le besoin naturel d'émotions peut jusqu'à un certain point expliquer l'obstination qu'ils mettent à poursuivre le saumon au flambeau. C'est une passion pour certaines bandes, et je dois admettre que cette pêche à ses entraînements et des fascinations particulières pour nombre de sauvages ; rien ne saurait surpasser la passion fiévreuse qu'ils mettent à la faire ; ils aiment pendant la nuit le spectacle imposant des rivières qui coulent au milieu des bois.

Le plus âgé des pêcheurs se met à l'arrière du canot, pendant que le plus jeune se place en avant " au poste d'honneur ". La voix des chûtes et des rapides domine les cris d'exclamation et le clapotement de l'aviron qui troubleraient autrement le silence profond

qui règne dans la forêt. Le léger canot d'écorce s'avance résolument dans le rapide et fendant ses ondes blanchissantes, glisse légèrement sur la chûte.

Le flambeau assujéti et penché à l'avant du canot, repand une vive clarté. La lueur et l'ombre qui tremblent dans les ondes, cachent le dardeur au saumon fasciné. Comme le papillon, il tourne autour de la flamme fatale; ses côtés argentés et ses yeux couleur d'ambre brillent dans les rides de l'onde. L'œil dilaté, la narine ouverte, la lèvre serrée du pêcheur au teint bruni expriment éloquemment toute la passion qu'il éprouve. Il lance son dard mortel d'un bras rapide; Le saumon bondit, il s'agite convulsivement; le sang, les œufs, et les entrailles du captif aquatique se répandent bientôt au fond du canot; souvent dardé avec une précision étonnante, il meurt à l'instant, le dard atteignant la moële épinière et paralysant les muscles sous l'action puissante de ses pointes recourbées il raidit sa nageoire tremblante et meurt sans faire un effort.

Pendant une seule nuit, il peut ainsi être détruit de cinquante à deux cents saumons, et la moitié de ce nombre peut être blessé en s'efforçant de s'échapper, les eaux étant trop basses à cette saison pour assurer au saumon la sureté dans la fuite. Coucher sur la dure, endurer le froid et la faim, passer par les dangers et les fatigues qu'ils endurent à descendre le cours des rivières, interrompues de chutes, de rapides et de rochers, traverser de longs portages avec des centaines de livres de poisson et leurs canots avariés, tout cela ne semble que naturel aux sauvages et au-dessous de toute comparaison avec le produit de leurs fatigues dont ils retirent enfin de compte six, huit ou dix piastres en provisions et marchandises, ou peut-être quelques gallons de rum. Les commerçants achètent le saumon dardé à leur prix, la manière de le prendre lui faisant beaucoup perdre de sa valeur. On allègue souvent aussi l'illégalité de la transaction comme un risque pour lequel il doit être fait une déduction proportionnée dans le prix de la marchandise.

Ceux qui désirent voir se perpétuer un si grand abus donnent une bien pauvre raison quand ils disent que les sauvages mourront de faim, si on les prive de leur "liberté naturelle" de ruiner nos pêches. A l'exception de quelques familles de Naskapis qui ont, dans leur imprévoyance, abandonné la chasse des montagnes pour errer le long des côtes stériles où la maladie les énerve et les enlève par camps entiers, les sauvages du bas St. Laurent ne souffrent point des privations égales à celles auxquelles sont exposées plusieurs des tribus du Haut-Canada. Ce bien être comparatif est dû, sans aucun doute, en grande partie à la sollicitude paternelle qu'exercent les missionnaires zélés de l'église catholique romaine. L'abstinence presque complète de "l'eau de feu" n'est pas le moindre des bienfaits produits par ces dévoués missionnaires. N'y eût-il plus un seul saumon à prendre entre Québec et le Labrador, l'absence de ce poisson ne causerait pas aux sauvages la dixième partie de la misère décrite par des gens dont l'intérêt ou le préjugé consiste à exciter la sympathie en faveur du maintien de ce genre de pêche. Je ne fais point de vague assertion; ce que je dis est le résultat d'observations et de recherches pratiques.

Les sauvages eux mêmes le comprennent bien, et comme ils savent ne point compromettre leur avenir, ils n'en exercent que plus librement leurs ravages. La truite abonde sur toute la côte, et les lacs en sont pleins; la morue abonde aussi dans les baies et sur les bancs; on peut prendre à la ligne ces deux poissons par centaines. Les lignes et les hameçons ne coûtent pas plus cher que les dards. Il y a partout des loup marins en quantité. Le produit d'un loup marin peut fournir une famille durant toute une année des instruments nécessaires à la pêche. Mais on dit qu'il faut aux sauvages du lard et de la farine, du thé et du sucre, des fusils et des munitions, objets qu'ils se procurent en échange de leur saumon; oui, mais ces mêmes objets peuvent encore mieux s'échanger pour de la truite, de la morue, de l'huile de loup marin, des peaux et des fourrures. Les canots d'écorce, les paniers et autres articles manufacturés par les sauvages, se vendent facilement. Les canots se vendent comptant de huit à vingt quatre piastres. Le besoin est donc simplement une excuse qui trompe et n'a pas de fondement. La racine du mal est dans l'indolence habituelle de la plupart de ces sauvages; c'est elle qui les enchaîne à des lieux connus où ils ne peuvent résister aux tentations que leur présentent de rusés commerçants sur terre ou sur eau.

Y a-t-il donc là une raison suffisante pour tolérer une habitude invétérée, au prix de la destruction du saumon?

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Avec beaucoup de respect,

Votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, J. P.

Québec, 31 décembre 1859.

APPENDICE NO. 35.

COMPTÉ DU DR. BOUTILLIER, INSPECTEUR DES AGENCES, B. C., POUR L'ANNÉE 1859.

THOMAS BOUTILLIER, ECUYER, Inspecteur des Agences, B. C., en compte avec le Département des Terres de la Couronne.

<i>Dt.</i>			<i>Av</i>		
1859.		\$ cts.	1859.		\$ cts.
1 Jan. ...	Balance de l'année dernière	4409 65	5 Jan. ...	Payé à Henry Boright	257 36
4 Mars ...	Par cheque sur la banque du H.-C.....	2000 00	8 do ...	do Louis Arcand.....	17 48
28 Avril ...	do do	10000 00	3 Fév. ...	do L. H. Lebel.....	35 26
1 Mai ...	do do	1000 00	3 do ...	do Louis Arcand.....	150 00
4 Juill ...	do do	6000 00	10 do ...	do M. Granger	30 00
10 Août ...	do do	3693 25	10 do ...	do George Hamilton	9 00
10 Sept. ...	do do	6000 00	16 do ...	do John Guay	46 22
23 do ...	do do	6000 00	22 do ...	do John Dillon	67 55
12 Oct. ...	do do	6000 00	14 Mars ...	do W. Farwell	51 40
7 Nov. ...	do do	6000 00	14 do ...	do Rév. C. F. Turgeon.....	100 00
9 do ...	Montant remboursé par V. St. Germain, étant la balance en mains à la fin de la saison	47 00	14 do ...	do Louis L'Hérault.....	100 00
10 Dec. ...	Par chèque sur la banque du H.-C.....	6000 00	16 do ...	do J. O. Tremblay	35 80
			21 do ...	do H. Boright	328 24
			21 do ...	do George Hamilton.....	100 00
			30 do ...	do D. M'Coschan.....	190 05
			4 Avril ...	do E. Audet	100 00
			4 do ...	do S. P. Gauthier	15 80
			7 do ...	do Louis Arcand.....	100 00
			18 do ...	do D. M'Coschan	3 75
			21 do ...	do John Nairne.....	200 00
			17 do ...	do Rev. C. F. Turgeon	200 00
			18 Mai ...	do E. Audet	500 00
			20 do ...	do Ed. Coté	300 00
			25 do ...	do J. L. McMartin	32 85
			25 do ...	do H. Garon.....	800 00
			1 Juin ...	do F. L. Poudrier.....	200 00
			6 do ...	do George Hamilton.....	400 00
			6 do ...	do P. Farrell et F. X. Desloges	800 00
			6 do ...	do J. B. Gaudin.....	510 70
			6 de ...	do Ls. L'Heureux	100 00
			7 do ...	do C. Magnaut	100 00
			7 do ...	do P. Skelly	150 00
			7 do ...	do Rev. C. F. Turgeon.....	200 00
			7 do ...	do V. St. Germain.....	187 37
			7 do ...	do A. Talbot	103 31
			8 do ...	do Henry Cutting.....	200 00
			9 do ...	do Louis Arcand.....	200 00
			9 do ...	do J. O. Tremblay	600 00
			9 do ...	do T. Boulliane	200 00
			10 do ...	do C. Ampleman	75 00
			13 do ...	do Rev. C. Gagnon	100 00
			13 do ...	do C. F. Caron	150 00
			14 do ...	do Elie. Audet.	500 00
			18 do ...	do Geo. Bonallie.....	500 00
			do do ...	do W. Farwell	75 00
			20 do ...	do Hugh Daly.....	150 00
			do do ...	do F. L. Poudrier.....	200 00
			do do ...	do Ls. Dufresne.....	100 00
			24 do ...	do Louis Lortie	100 00
			28 do ...	do Geo. Hamilton	200 00
			1 juillet...	do P. G. Verrault	300 00
			2 do ...	do I. Goodhue	500 00
			6 do ...	do Ambroise Gagnon	205 94
			7 do ...	do L. Lortie.....	50 00
			8 do ...	do James Ross.....	400 00
			9 do ...	do C. F. Caron.....	50 00
			do do ...	do M. Bossé.....	200 00
			11 do ...	do N. Miville.....	300 00
			do do ...	do L. M. Lapointe.....	200 00
			do do ...	do F. P. Pelletier.....	300 00
			do do ...	do J. E. Fraser.....	200 00
			do do ...	do O. Thériault	150 00
	<i>A reporter</i>	\$ 57149 90		<i>A reporter.....</i>	12728 08

Dt.

Appendice No. 35—*Suite.*

Av.

1859.		\$ cts.	1859.		\$ cts.
	<i>Rapporté.....</i>	57149 90		<i>Montant rapporté.....</i>	12728 08
			11 Juillet...	Payé à J. Fauvel.....	100 00
			11 do ...	do J. Verrette.....	300 00
			12 do ...	do C. Ampleman	50 00
			13 do ...	do E. Coté	200 00
			14 do ...	do F. L. Poudrier ...	100 00
			15 do ...	do R. Maltais.....	123 00
			15 do ...	do T. L. Duberger.....	150 00
			15 do ...	do R. Boulliane.....	150 00
			15 do ...	do Jos. Roy	200 00
			15 do ...	do J. B. Martin.....	150 00
			15 do ...	do A. Talbot.....	200 00
			15 do ...	do P. Dagneault	200 00
			15 o ...	do Elie Audet.....	200 00
			16 do ...	do H. Garon.....	800 00
			18 do ...	do F. L. Poudrier.....	99 40
			19 do ...	do J. O. Tremblay.....	600 00
			22 do ...	do Ed. Coté	200 00
			22 do ...	do C. J. Caron	100 00
			22 do ...	do L. Dufresne.....	200 00
			22 do ...	do Hugh Daly	150 00
			22 do ...	do John Duff	200 00
			25 do ...	do A. Leighton	150 00
			26 do ...	do Jos. Fournier.....	200 00
			27 do ...	do J. Dillon.....	205 35
			28 do ...	do Edouard Coté	25 00
			28 do ...	do T. Boulliane.....	100 00
			28 do ...	do William Fauvell.....	73 60
			29 do ...	do Elie Audet.....	600 00
			29 do ...	do Peter Skelly.....	125 00
			1 Août ...	do George Bonallie.....	300 00
			1 do ...	do T. Boulliane.....	100 00
			1 do ...	do J. R. Murphy	100 00
			2 do ...	do James Cock.....	100 00
			2 do ...	do C. F. Caron.....	100 00
			4 do ...	do L. Hall.....	150 00
			5 do ...	do C. Magnant.....	30 15
			6 do ...	do L. Lortie.....	50 00
			6 do ...	do J. Fauvel	95 00
			6 do ...	do J. Duff	400 00
			8 do ...	do N. Miville.....	300 00
			9 do ...	do J. E. Emerson.....	100 00
			10 do ...	do P. Farrell et F. X. Desloges	600 00
			11 do ...	do V. St. Germain.....	120 00
			11 do ...	do M. Crépeau	200 00
			12 do ...	do H. Crawford	100 00
			12 do ...	do J. B. Martin.....	100 00
			12 do ...	do J. B. Gaudin.....	500 00
			12 do ...	do Millar et Goodhue	500 00
			13 do ...	do Pierre Dagnault	100 00
			13 do ...	do Reverend C. Gagnon.....	200 00
			15 do ...	do C. F. Caron.....	100 00
			15 do ...	do T. P. Pelletier.....	200 00
			16 do ...	do H. Garon.....	400 00
			17 do ...	do Edouard Coté.....	200 00
			17 do ...	do George Bonallie	400 00
			17 do ...	do P. G. Verrault.....	176 53
			17 do ...	do P. G. Verrault.....	200 00
			18 do ...	do A. Blouin.....	400 00
			18 do ...	do A. Stein.....	100 00
			18 do ...	do R. Richard	150 00
			19 do ...	do N. Miville.....	80 00
			22 do ...	do H. Garon.....	600 00
			23 do ...	do C. Magnaut.....	69 85
			23 do ...	do F. L. Poudrier.....	100 00
			11 do ...	do Geo. Hamilton.....	300 00
			25 do ...	do Joseph Fournier.....	50 00
			25 do ...	do C. F. Caron	100 00
			27 do ...	do Millar & Goodhue.....	500 00
			2 Sept. ...	do D. Phillips	300 00
	<i>A reporter</i>	\$ 57149 90		<i>A reporter.....</i>	\$ 27350 96

Appendice No. 35—*Suite.*

<i>Dt.</i>		<i>\$</i>	<i>cts.</i>		<i>\$</i>	<i>cts.</i>
1859.	<i>Rapporté.....</i>	57149	90	1859.	<i>Montant rapporté</i>	27350 96
				5 Sept. ...	Payé à Edouard Côté.....	125 00
				6 do ...	do George Bonallie.....	100 00
				7 do ...	do A. Leighton	150 00
				7 do ...	do James Cook.....	100 00
				7 do ...	do E. J. Hemming.....	150 00
				7 do ...	do Joseph Roy.....	101 23
				7 do ...	do A. Gagnon.....	200 00
				9 do ...	do C. Thériault	30 00
				9 do ...	do J. B. Gaudin.....	250 00
				9 do ...	do J. O. Tremblay.....	600 00
				9 do ...	do T. L. Duberger.....	93 25
				10 do ...	do M. Crépeau.....	200 00
				10 do ...	do H. Cutting.....	150 00
				10 do ...	do George Hamilton.....	116 29
				10 do ...	do A. Dufresne.....	100 00
				10 do ...	do J. Verrette.....	200 00
				10 do ...	do A. Stein.....	100 00
				10 do ...	do T. P. Pelletier.....	188 00
				12 do ...	do L. Arcand	386 35
				12 do ...	do R. Richard	100 00
				12 do ...	do L. M. Lapointe	100 00
				12 do ...	do J. Vigneau.....	200 00
				13 do ...	do J. Hurley.....	75 00
				14 do ...	do Elie Audet.....	200 00
				14 do ...	do William Farwell.....	300 00
				15 do ...	do P. G. Verrault.....	200 00
				16 do ...	do John Duff.....	200 00
				19 do ...	do P. Potvin.....	4 40
				21 do ...	do G. T. Pelletier.....	100 00
				23 do ...	do A. Blouin.....	400 00
				24 do ...	do P. Farrell et F. X. Desloges	200 00
				27 do ...	do Joseph Fournier.....	89 18
				27 do ...	do M. Bossé	249 81
				27 do ...	do P. Dagneault	100 00
				27 do ...	do H. Garon.....	800 00
				27 do ...	do Elie Audet.....	400 00
				28 do ...	do F. L. Poudrier.....	100 00
				28 do ...	do J. R. Murphy.....	100 00
				28 do ...	do John Meagher	600 00
				28 do ...	do C. Ampleman.....	200 00
				29 do ...	do Millar et Goodhue.....	250 00
				5 Oct. ...	do Henry Cutting.....	290 62
				5 do ...	do A. Dufresne	200 00
				6 do ...	do J. Kane, et P. Tremblay...	100 00
				6 do ...	do Henry Boright.....	250 00
				6 do ...	do J. Phelan	250 00
				6 do ...	do Joseph Trudel	225 00
				7 do ...	do L. A. Beaubien	300 00
				7 do ...	do R. Richard.....	50 00
				7 do ...	do Thomas Lloyd	200 00
				10 do ...	do William Farwell	200 00
				10 do ...	do G. LeBoutillier	290 00
				11 do ...	do George Hamilton	200 00
				12 do ...	do P. Farrell, et F. X. Desloges.	200 00
				12 do ...	do P. Bouchard.....	125 00
				14 do ...	do William Farwell	150 00
				14 do ...	do Joseph Verrette	85 60
				14 do ...	do Elie Audet	400 00
				14 do ...	do E. Côté	111 44
				17 do ...	do R. Boulliane	126 80
				18 do ...	do John Duff.....	200 00
				18 do ...	do C. Tanguay	300 00
				18 do ...	do St. Garon	800 00
				19 do ...	do J. O. Tremblay	600 00
				19 do ...	do J. Vigneau	200 00
				20 do ...	do William Farwell.....	100 00
				20 do ...	do L. Hall	125 00
				20 do ...	do H. Roy	150 00
	<i>A reporter.....</i>	57146	90		<i>A reporter.....</i>	41888 93

Appendice No. 35—*Suite.*

<i>Dt.</i>		\$ cts.	1859.		\$ cts.
1859.	<i>Rapporté.....</i>	57149 90		<i>Montant rapporté</i>	41888 93
			20 Oct. ...	Payé à P. C. Fournier.....	150 00
			22 do ...	do George Bonallie.....	50 00
			22 do ...	do John Meagher.....	560 00
			22 do ...	do J. Ross.....	150 00
			23 do ...	do C. Rhéaume.....	150 00
			23 do ...	do A. Blouin.....	600 00
			23 do ...	do H. Garon.....	500 00
			28 do ...	do D. Phillips.....	100 00
			31 do ...	do L. Hall.....	25 00
			4 Nov. ...	do J. O, Tremblay.....	542 62
			7 do ...	do J. Kane, et P. Tremblay....	100 00
			7 do ...	do J. Phelan.....	100 00
			9 do ...	do J. Ross.....	200 00
			9 do ...	do C. Ampleman.....	150 00
			9 do ...	do Ely Paradis.....	100 00
			12 do ...	do H. Cutting.....	159 38
			12 do ...	do H. Boright.....	125 00
			14 do ...	do Joseph Trudel.....	100 00
			14 do ...	do H. Garon.....	172 82
			15 do ...	do G. Bonallie.....	47 00
			15 do ...	do George Hamilton.....	100 00
			15 do ...	do R. Maltais.....	41 00
			15 do ...	do R. Maltais.....	36 00
			15 do ...	do J. Ross.....	60 00
			16 do ...	do J. E. Emerson.....	60 00
			16 do ...	do E. J. Hemming.....	73 20
			16 do ...	do J. E. Fraser.....	283 93
			16 do ...	do P. C. Fournier.....	100 00
			17 do ...	do H. Boright.....	114 66
			17 do ...	do Rev. E. Richards.....	10 45
			17 do ...	do N. Lefrancois.....	5 40
			18 do ...	do P. C. Fournier.....	12 65
			22 do ...	do J. B. Gaudin.....	165 18
			23 do ...	do C. Ampleman.....	153 85
			24 do ...	do D. Phillips.....	76 10
			24 do ...	do J. Phelan.....	20 90
			24 do ...	do Ed. G. Paradis.....	50 00
			29 do ...	do A. Dufresne.....	75 00
			29 do ...	do Joseph Trudei.....	86 00
			1 Dec. ...	do Joseph Fourn er.....	53 33
			6 do ...	do Jean Vigneau.....	100 00
			9 do ...	do E. G. Paradis.....	50 00
			13 do ...	do J. Phelan.....	1 20
			13 do ...	do P. Bouchard.....	18 95
			16 do ...	do Jean Vigneau.....	109 65
			26 do ...	do Louis Arcand.....	54 50
			29 do ...	do J. B. Emerson.....	10 18
			31 do ...	Balance.....	9257 02
	Total.....	57149 90		Total.....	\$57149 90

31 Décembre 1859.

APPENDICE 36.

RAPPORT SUR LE PROGRÈS DES TRAVAUX DE COLONISATION, EN L'ANNÉE, 1859.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin de Kinogami.

Conducteur — J. B. GAUDIN.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$ 510.70
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	1000.00
		<hr/>
		\$1510.70
Montant payé	- - - - -	1425.88
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$ 84.82

Pour la description de ce chemin, voir les rapports des années précédentes.

Ce chemin, long d'à peu-près trente-huit à quarante milles, est maintenant ouvert sur une étendue de trente-quatre milles. Vingt-quatre milles sont passables pour les voitures d'été, et dix milles pour les voitures d'hiver seulement.

Il a été ouvert, en 1859, deux milles et un quart, dont un mille et soixante-quatre chaînes sont parachevés, et trente-six chaînes simplement débarassées du bois; le tout a été ouvert dans le township Caron.

Ce chemin a coûté, cette année, \$364 par mille, sans y comprendre les ponts.

Trois grands ponts ont été construits en 1859, un de 133 pieds, et les deux autres de 141 pieds de long, outre huit autres de moyennes dimensions. Le pontage de tous ces ponts réunis est de 412 pieds; ils ont coûté \$594.41.

M. Gaudin m'a transmis un excellent rapport rempli de détails très intéressants que je reproduis ici en plus grande partie; bien persuadé que je suis, qu'ils seront lus par les amis du pays, par les amis de la colonisation surtout, avec autant de plaisir que j'en ai eu moi-même en les lisant.

“ Le sol ” dit M. Gaudin “ sur lequel passe ce chemin, est comme je vous ai déjà dit plusieurs fois, d'une très bonne qualité, surtout depuis le lac Kinogami, jusqu'au lac St. Jean, où il est supérieur à celui de toute autre partie du comté de Chicoutimi.

“ Il y a très peu de bois propre au commerce aux environs du chemin, mais à trois ou quatre milles de la ligne il paraît y en avoir beaucoup, parce que les MM. Price ont cet hiver, dans ces environs, cinq chantiers de plus. Ces messieurs ont encore de l'autre côté du lac, et ailleurs, six autres chantiers, occupant cinquante à soixante hommes.

“ Ces chantiers seront d'un grand secours aux colons résidants, parce que je regarde les chantiers comme les précurseurs de la colonisation.—Les nouveaux colons dans la saison dure de l'hiver n'ont que peu d'ouvrage à faire sur leurs terres—ils vont aux chantiers passer trois ou quatre mois, gagner quelques deniers pour se procurer ce qui leur manque.

“ Ceux qui ont du surplus de leurs récoltes, les vendent avec plus d'avantage qu'à Chicoutimi, car je dois vous dire à la louange des MM. Price, qui exploitent les bois du Saguenay, qu'ils ne profitent pas du monopole qu'ils pourraient exercer sur les colons, parce qu'ils paient le foin, à Hébertville, \$12, tandis qu'à Chicoutimi et à la Grande Baie, nous ne le vendons que \$8.00.

“ Les grains sont payés aux colons, dans la même proportion par ces messieurs.

“ Il est passé cet été (1859) plus de mille charges d'effets montant au lac St. Jean ; tous ces effets ont dû passer en canot d'écorce et en petites berges sur la Belle Rivière, et ce avec beaucoup de frais et de dangers, en conséquence des nombreux et dangereux rapides de cette rivière, lesquels obligent à faire plusieurs portages.

“ Dès que ce chemin sera ouvert il sera la voie par laquelle tous ces effets passeront.

“ La colonisation retirera encore un plus grand avantage de l'ouverture de ce chemin. Les terres de chaque côté de la ligne se trouvent d'un sol si riche que les colons ne se contentent pas de suivre les progrès du chemin pour les prendre et les travailler, ils vont en avant, à plus de deux milles, faire des abattis.

“ Je crois que l'année prochaine tous ces lots seront pris jusqu'à Metabetchouan.

“ Je n'ai pas besoin de vous en dire davantage pour vous faire voir la nécessité de l'ouvrir au plus tôt possible jusqu'au lac St. Jean.

“ Encore, je ne tiens pas compte des colons établis sur le bord du lac St. Jean, à six lieues au-delà de Metabetchouan, nous y comptons à présent plus de quatre-vingt familles, et le nombre en augmente tous les jours.

“ Le sol, les chantiers et la vue du beau lac, attirent les colons de toutes parts.

“ J'invite les touristes qui voyagent au Saguenay, à débarquer à la Grande Baie, et à monter au lac St. Jean. Ils y verront un des plus beaux lacs du Bas-Canada. Ils verront à Metabetchouan encore des traces d'anciens établissements, ils verront là, à travers les bois, la trace de la charue, des arbres fruitiers, des fondations en pierre faites depuis plus de deux siècles par les révérends pères jésuites. J'invite de plus ces jeunes gens, à bras forts et vigoureux, qui laissent leur patrie pour aller sur une terre étrangère, cher cher je ne sais quoi ; je les invite, dis-je, à venir voir les belles terres du lac St. Jean, persuadé qu'ils y trouveront ce qu'ils vont chercher chez nos voisins ‘ *Le pain, l'espace et la liberté.*’

“ Sur la Belle Rivière, il y a un moulin à farine et à scie en construction, lesquels seront en opération dans le cours de l'hiver, outre deux autres moulins, un à farine et un à scie, sur la rivière des Palmets, dans le township La Barre, qui fonctionnent depuis quelques années.

“ La propriété foncière a doublé depuis six ans, dans tout le comté de Chicoutimi.

“ Dans les townships qui forment le Haut Saguenay, elle a quadruplé. Une terre qui valait, il y a six ans, \$200, vaut maintenant \$800.

“ Un colon ayant acheté une terre il y a six ans, dans le township La Barre, \$500, en refuse aujourd'hui \$2500. Ce colon a récolté cette année, 3800 bottes de foin, 500 minots de grains, et 350 minots de patates. J'ai vu sa récolte sur pied, elle était magnifique à voir ; le foin surtout, était d'une pousse magnifique.

“ Je n'ai rien vu de semblable dans toutes les places que j'ai visitées dans le Bas-Canada.

• “ Les grains recueillis dans les environs du chemin, sont le bled, le seigle, les pois l'orge et l'avoine ; les patates sont venues en abondance nullement attaquées de la maladie.

“ Les insectes ont fait peu de dommages au bled, et la gelée qui est survenue dans la nuit du quatorze au quinze septembre n'a fait que de légers dommages. Cette gelée a été générale dans tout le Saguenay, mais je dois vous dire encore que cette année—elle a été plus de la moitié moins forte dans le Haut que dans le Bas-Saguenay.

“ A plusieurs places sur le bord du lac St. Jean elle n'a pas noirci les feuilles des patates.

“ La population du Haut-Saguenay est augmentée de plus de deux mille âmes pendant les six dernières années,—le site d'une église a été marqué par l'autorité ecclésiastique sur les bords du lac St. Jean, dans le township Ouiatchouan.

“ Ce chemin est verbalisé l'espace de 24 milles, depuis la rivière Cascouïa jusqu'au terminus de l'ouvrage.

“ Comme preuve de l'esprit public que l'on trouve chez les colons, je citerai un extrait d'une lettre que m'a adressée D. E. Price, écuyer, M. P. P.

“ Je suis heureux de dire que le désir d'instruire leurs enfants a pris racine chez nos colons, qui concourent cordialement dans les bonnes intentions du gouvernement.

“ Des écoles s'établissent presque partout et sont remplies d'enfants—les moyens des contribuables sont modiques dans nos nouveaux établissements, et si les secours du gouvernement étaient plus considérables les résultats qu'on obtiendrait seraient dans les mêmes proportions.”

M. Gaudin est d'opinion qu'il faut une somme de \$4000 pour compléter ce chemin, mais dans cette somme il n'a pas, sans doute, compris la construction de plusieurs ponts considérables, entre autres, celui du portage des Roches, sur la rivière Chicoutimi, et celui sur la rivière des Sables.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemins Harvey, Tremblay et Simard.

Conducteur :—AMBROISE GAGNON.

Balance de l'appropriation de 1858 - - - - -	\$205.94
Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	200.00
	\$405.94
Montant payé - - - - -	405.94

Ce chemin comprend d'abord une route qui commence à la rivière Saguenay, à la ligne qui divise Simard et Tremblay, et continue à peu près dans cette ligne, jusqu'à la ligne de division entre les 6e et 7e rangs, et ensuite un chemin de front, depuis ce dernier point, et entre les rangs susdits, à travers ces trois townships.

Soixante-et-seize arpents de chemin ont été ouverts en 1859, dont trente-six ont été parachevés, le reste est fait en bon chemin d'hiver.

Il a été construit de plus quatre ponts, formant ensemble soixante-et-quatre pieds de pontage, qui ont coûté ensemble \$32, et quatre arpents de pontage sur terre pour le prix de \$20.

Le coût de ce chemin est, terme moyen, de \$220 du mille.

“ Ce chemin ” dit M. Gagnon “ passe sur un sol de qualité supérieure, et, à ma connaissance, il existe en arrière de ces townships, un territoire immense qui serait bien propre à la culture. Le sol est riche et très uni. Il existe deux pouvoirs d'eau considérables sur le 5e rang de Tremblay, et un troisième sur le 5e rang de Simard, sur la rivière des Vases.”

La population a doublé dans ces townships depuis les six dernières années, et grand nombre de colons ont pris des terres le long du chemin. “ A ma connaissance ” dit M. Gagnon “ il s'est trouvé le même jour, jusqu'à quarante hommes faisant de l'abattis et défrichant chacun son lot.”

Le township Simard avec partie du township Tremblay forme aujourd'hui une paroisse, sous le nom de Ste. Anne, et une superbe chapelle a été construite sur le 1er rang de Tremblay. “ Depuis trois ans ” dit M. Gagnon “ la valeur de la propriété a augmenté d'un tiers, dans ces localités.”

Les grains recueillis en plus grande quantité sont, le seigle, le blé-seigle, l'orge, l'avoine et les pois; ces grains semés en bonne saison ne sont jamais affectés par la gelée.

Ce chemin passe à travers une carrière de pierre à chaux, de trois milles de longueur, sur les 3e et 4e rangs des townships Tremblay et Simard.

Ce chemin a été verbalisé par les autorités municipales.

M. Gagnon croit qu'il faudrait encore une appropriation de \$400 pour compléter la route jusqu'au chemin de front.

Une somme de \$200, prise à même l'appropriation pour le chemin de St. Urbain, à

la Grande Baie, a été affectée cette année à la construction d'un pont sur la rivière au Caribou, qui traverse ce chemin, entre les 6e et 7e rangs de Tremblay.

Les travaux de construction seront commencés aussitôt que j'aurai reçu avis de son érection légale comme pont public, par les autorités municipales.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la rivière du Moulin à Chicoutimi.

Conducteur :—JOHN GUAY.

Balance de l'appropriation de 1855	- - - - -	\$46.22
Montant payé	- - - - -	46.22

La somme dont la balance a été payée comme il est dit ci-dessus, a été appropriée pour aider à construire un pont sur la rivière du Moulin, dans le township Chicoutimi.

Les documents transmis à ce bureau ayant établi que cette construction a été exécutée d'une manière satisfaisante, par la municipalité qui s'est obligée à l'entretien futur du pont, la somme ci-dessus mentionnée a été payée à M. Guay.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la rivière du moulin au Grand Brulé.

Conducteur :—ROMUALD MALTAIS.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$200.00
Montant payé	- - - - -	200.00

Ce pont, construit sur la rivière du moulin, dans le township Laterrière, par M. George Desgagné, sous la surveillance de M. Maltais, est terminé, et a été reçu par des experts nommés à cette fin, le 26 octobre 1859.

Sa longueur est de 125 pieds.

Ce pont a été verbalisé par les autorités municipales, et il a été pourvu à son entretien futur.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Route de Fafard

Conducteur :—THÉOPHILE BOULLIANE.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$400.00
Montant payé	- - - - -	400.00

Ce chemin, qui a quatre milles de longueur, commence à la rivière du Moulin, entre les 4e et 5e concessions sud-ouest du township Chicoutimi, passe dans la ligne entre les lots Nos 13 et 14 des 4e, 3e, 2nd et 1er rangs de ce township, et delà continue dans la ligne de division des townships Chicoutimi et Bagot, où il se termine après avoir traversé trois lots.

Deux milles de ce chemin ont été parachevés, en 1859, les deux autres milles sont simplement ouverts et peuvent être fréquentés par les voitures d'été, quoiqu'avec difficulté.

Le coût du chemin parachevé est de \$228 par mille.

Il y a été construit cinq ponts, formant ensemble 129 pieds de pontage, qui ont coûté à peu près \$80.

Le sol auprès de ce chemin est de terre noire, facile à égoutter et de bonne qualité, les bois sont l'épinette rouge et noire.

Cette route, qui fait partie de la grande voie de communication, entre les paroisses du Bas-Saguenay et la vallée du lac St. Jean, sera d'un grand avantage pour la colonisation de ce vaste territoire.

M. Boulliane dit que la colonisation dans ces localités, fait de grand progrès ; que la population a presque doublé depuis six ans, et que la valeur de la propriété a augmenté de cinquante pour cent.

Ce chemin est verbalisé.

M. Boulliane estime à \$600 la somme qu'il faudrait pour parachever cette route.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin de Sydenham.

Conducteur :—THOS. LOUIS DUBERGER.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$ 68.25
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	175.00
		<u>\$243.25</u>
Montant payé	- - - - -	243.25

M. Duberger a fait faire le long de ce chemin des cours d'eau de dix pieds de large à la surface, de trois pieds de sole et d'une profondeur de six pieds et demi. Quarante-quatre arpents de ce chemin sont complétés, il en reste encore dix et demi à faire, ce qui, suivant M. Duberger, coûterait à peu près \$600.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la rivière à Mars.

JOHN KANE ET PASCHAL TREMBLAY :—Procureurs.

Balance de l'appropriation de 1856	- - - - -	\$300.12
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		<u>\$500.12</u>
Montant payé	- - - - -	200.00
		<u>\$300.12</u>
Balance restant le 31 décembre dernier	- - - - -	\$300.12

Les ouvrages qui restaient à faire depuis le dernier rapport, pour compléter ce pont, ont été donnés à l'entreprise le 27 septembre dernier, à M. Jacques Girard, et j'ai reçu par M. John Kane, maire de la Grande Baie, le rapport des experts nommé pour visiter les travaux ; le rapport, daté du 26 décembre dernier, constate que ce pont a été construit d'une manière satisfaisante.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin de l'Anse St. Jean.

Conducteur :—PASCHAL BOUCHARD.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$250.00
Montant payé	- - - - -	143.95
		<u>\$106.05</u>
Balance restant	- - - - -	\$106.05

Le point de départ de ce chemin est au village de l'Anse St Jean, sur le Saguenay, et son terminus au chemin de Ste. Agnès.

Ce chemin, déjà débarrassé du bois, a été rendu praticable, pour les voitures d'hiver, sur une étendue de cinq lieues et demie. Il y a aussi été construit deux ponts, formant ensemble 158 pieds de pontage.

M. Bouchard dit " que la colonisation avance rapidement dans ces localités, et que la valeur de la propriété y est augmentée des deux tiers depuis les six dernières années."

Les terrains sur presque tout le parcours du chemin sont d'excellente qualité.

Les grains récoltés sont les pois, l'orge, le bled, le seigle et l'avoine; les grains n'ont pas souffert de la gelée, ni n'ont été attaqués par les insectes.

COMTÉS DE CHARLEVOIX ET CHICOUTIMI.

Chemin de St. Urbain à la Grande Baie.

Conducteur :—J. OVIDE TREMBLAY.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$1800.45
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	1600.00
		<hr/>
		\$3400.45
Montant payé	- - - - -	2978.42
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$ 422.03

Ce chemin, déjà bien connu, est d'une importance majeure pour les établissements du Haut et du Bas-Saguenay; il est long d'à peu près soixante-et-quatre milles. L'ouverture qui en a été commencée en 1854 et continuée depuis, tous les ans, a fait enfin cette année des progrès tels, que l'on peut espérer que l'an prochain il pourra être rendu praticable pour les voitures d'été dans toute son étendue—à peu près quarante milles sont maintenant praticables pour les voitures à roues, de sorte qu'il ne reste que vingt-quatre milles à faire pour le terminer complètement.

Le coût de cette partie du chemin faite sous la surveillance de M. Tremblay, a été de \$197.20 par mille, terme moyen, sans y comprendre les ponts.

Le nombre de ponts construits en 1859, par M. Tremblay, est de soixante-et-cinq, variant de 5 pieds à 122, formant ensemble 1051 pieds de longueur, et ont coûté \$851.

Quant à la nature du terrain qui borde ce chemin, je prends la liberté de vous renvoyer à mes précédents rapports, dans lesquels vous trouverez tous les renseignements que j'ai pu me procurer. " Ce chemin " dit M. Tremblay " est le seul qui puisse convenir au commerce tant en hiver qu'en été."

La communication par eau n'étant jamais assurée, et le chemin de la Malbaie n'étant pas encore ouvert à cette époque, il est incontestable qu'il ne peut manquer d'être d'un grand secours pour l'expédition des affaires en général, pour les comtés de Chicoutimi, Saguenay, Charlevoix, et la cité de Québec.

M. Tremblay dit que la valeur des propriétés foncières a doublé dans le territoire du Saguenay, en plusieurs townships, et il ajoute que dans les environs du chemin dont il a conduit les travaux, les grains les plus généralement cultivés sont les pois, l'orge et le bled. Les patates ont été seules endommagées par une gelée survenue en septembre, mais les grains n'ont nullement souffert.

C'est dans la nuit du quatorze au quinze septembre que la première gelée s'est fait sentir.

Il ne peut manquer d'être très utile de faire remarquer que dans le mois de juin de cette même année (1859), les gelées ont fait des torts considérables aux patates et au bled d'Inde à l'ouest et au sud-ouest même de Toronto et dans les Etats-Unis.

M. Tremblay croit qu'il faudrait une somme de \$6,000 pour compléter ce chemin.

COMTÉS DE SAGUENAY ET CHARLEVOIX.

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

Conducteur :—RIEULE BOULLIANE.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$ 88.02
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		<hr/>
		\$288.02
Montant payé	- - - - -	276.80
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$ 11.22

Ce chemin a été, en 1858, ouvert en chemin d'hiver, l'espace de vingt-et-un milles, savoir : neuf milles dans Callières et douze milles dans Saguenay, et en 1859 un mille et deux arpents ont été complétés dans Callières. Il n'y a que ce qui a été complété en 1859 qui peut être fréquenté par les voitures d'été.

Le coût du mille de chemin parachevé a été de \$250.

Il n'y a eu que deux ponts de construits en 1859, formant 15 pieds de pavé, et qui ont coûté ensemble \$7.

La nature du terrain paraît très bonne. Le sapin, le bouleau, le merisier, le cèdre, l'épinette et le pin sont les bois que l'on rencontre sur le chemin.

“ Le chemin ” dit M. Boulliane “ est d'un grand avantage pour les colons qui sont établis le long du St. Laurent, ainsi que pour ceux des townships qui sont établis au-dessous de la rivière Saguenay, et les voyageurs qui se trouvent retardés par la saison d'hiver.

“ Depuis plusieurs années, il y avait des personnes qui prenaient des terres, et qui ne les occupaient pas, faute de chemin, et qui y ont bâti des maisons et les occupent à présent, depuis le printemps passé.”

Les grains recueillis dans les environs du chemin, en plus grande quantité, sont : le blé, le seigle et l'orge. Les patates y sont cultivées aussi, et ni les grains, ni les patates, dit M. Boulliane, n'ont souffert de dommages par la gelée ou les insectes.”

Dans son rapport de l'an dernier, M. Boulliane évaluait à \$2000 la somme nécessaire pour compléter le chemin, maintenant qu'il en a parachevé un mille, il croit qu'il faudrait \$4000 et peut-être plus pour compléter l'étendue du chemin.

COMTÉ DE CHARLEVOIX.

Chemin de Settrington et de Sales.

Conducteur :—RÉVD. M. CLOVIS GAGNON.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$100.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		<hr/>
		300.00
Montant payé	- - - - -	300.00

Ce chemin de quatorze milles de longueur, partant du 1er rang de Settrington, s'étend jusqu'à “ La Chaine des Monts.”

Pour plus amples descriptions : Voir rapport de l'an dernier.

Il a été ouvert, en 1859, un peu plus de 77 arpents, et en 1858, cinq milles quatorze arpents et cinq perches, formant ensemble plus de huit milles et un quart passables pour les voitures d'été, quoique non arrondi ni parachevé sur une étendue de trois milles, quinze arpents. Il fournit une voie de communication jusqu'à la ligne entre les 6e et 7e rangs de De Sales, à un bras de la rivière du Gouffre, qui peut avoir en cet endroit soixante pieds de largeur, et où il faudra construire un pont.

Trois petits ponts formant ensemble cinquante-neuf pieds de pontage ont été construits cette année, ainsi que onze arpents et quelques perches de pontage sur terre non entièrement terminés.

De ce chemin trois milles seulement ont été verbalisés par les autorités municipales.

Il existe au milieu du chemin exploré cet automne un pouvoir d'eau propre à faire marcher des moulins à farine, à scie, et en outre un autre pouvoir d'eau sur la rivière à la Loutre, dans le chemin déjà ouvert.

Il y a de plus dans le 2me rang de Settrington, à un mille du chemin, une belle carrière de pierre à chaux.

“ Settrington et De Salles,” dit M. Gagnon dans un excellent rapport que ce monsieur a bien voulu m'adresser, “ offrent un terrain plat, de bonne qualité, et par conséquent très propre à la culture.”

Et il ajoute : “ Je suis heureux de vous apprendre que toutes les terres dans “ Settrington et De Sales, sans en excepter un seul acre, ont été prises aussitôt que le “ chemin a été ouvert, par les habitants des lieux voisins ; et il est bon de vous remar- “ quer qu'un grand nombre de cultivateurs désirent en prendre encore si le chemin conti- “ nue à se faire.

“ Tout le bois de commerce a été exploité ; il reste cependant du bois propre aux “ constructions plus que suffisamment pour toutes les bâtisses qu'on pourra y construire.

“ La mouche à blé n'a causé aucun dommage dans les nouveaux établissements depuis “ que ces terres sont prises.

“ La première gelée nuisible a eu lieu vers le 16 septembre, comme elle s'est fait “ sentir ailleurs, et sur la côte du Sud et sur la côte du Nord, mais ici les grains étaient “ mûrs et hors de danger.

“ La patate n'a pas été attaquée de maladie cette année, ni dans les terres nouvelle- “ ment défrichées, ni dans les terrains cultivés depuis nombre d'années.

“ Le 25 octobre, j'ai fait avec quatre hommes une nouvelle exploration, nous avons “ traversé la rivière sur des arbres qu'on y avait jetés en travers, puis nous avons conti- “ nué en ligne droite autant que possible à l'aide d'un compas jusqu'au lieu où doit se ter- “ miner notre chemin. Partout nous avons trouvé à peu près le même terrain que celui qu'on “ rencontre dans le chemin déjà ouvert ; seulement ce terrain offre de plus une légère pente “ vers le midi et est protégé contre les vents du Nord par la chaîne de montagnes appelée “ Les Monts.”

Je ne dois terminer cet article sans faire connaître aux amis de la colonisation ce qu'ils doivent au zèle, à l'intelligence et au désintéressement du Révd. M. Gagnon. Ce monsieur qui pendant plusieurs semaines a embrassé toute la fatigue et les désagréments de la vie dans la forêt n'a pas restreint ses utiles services à la conduite des travailleurs, il a fait de plus dans le but de prolonger ce chemin une exploration dont le résultat sera d'ajouter une étendue de terre favorablement située à celle qu'il a déjà été ouverte à la colonisation.— Pour ces importants services ce monsieur n'a voulu recevoir aucune indemnité.

COMTÉ DE CHARLEVOIX

Pont sur la rivière Malbaie, dans la paroisse St. Etienne de la Malbaie

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$200.00
Montant payé à John Nairne, maire	- - - - -	200.00

Cette somme de \$200 a été appropriée pour aider la municipalité de la paroisse St. Etienne de la Malbaie, à construire un pont sur la rivière Malbaie, à l'endroit où l'ancien pont était construit.

J'ai été informé par une lettre de M. le représentant du comté, que le pont a été érigé

COMTÉS DE QUÉBEC ET DE MONTMORENCY.

Chemins de Stoneham et de Laval.

Conducteur :—CHARLES AMPLEMAN.

Balance de l'appropriation de 1858, pour le chemin de Stoneham - - - - -	\$172.99
Montant de l'appropriation de 1859, pour le chemin de Stoneham - - - - -	400.00
Montant de l'appropriation de 1858, pour le chemin Laval - - - - -	125.00
	<hr/>
	\$697.99
Montant payé - - - - -	628.85
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$ 69.14

M. Ampleman a relié Stoneham et Laval par trois milles et quinze arpents de chemin qu'il a ouvert en 1859, dont deux milles sont dans Stoneham et un mille et 15 arpents dans Laval.

Cette route part des dernières habitations de Stoneham et va jusqu'au chemin fait par les messieurs du séminaire, dans Laval.

La partie de chemin faite dans Stoneham est achevée sur une largeur de dix-huit et vingt pieds; celle qui a été ouverte dans Laval n'a pas été autant travaillée, mais elle est comme le reste, passable pour les voitures d'été.

Les deux premiers milles sont sur les terres de la couronne, et l'autre mille et quinze arpents sur le terrain des messieurs du séminaire de Québec.

Tel qu'il est fait, le chemin a coûté \$225 par mille.

“ La terre ” dit M. Ampleman “ est bonne, mais il y a beaucoup de roches dans la partie de Stoneham, le bois est beau, on y rencontre le merisier, l'érable, le sapin et l'épinette, mais c'est le merisier qui domine. Les terres ouvertes dans le voisinage offrent une belle apparence, surtout dans Laval.

“ Je pense que ce chemin va attirer beaucoup de monde dans Laval, où les terres déjà ouvertes promettent beaucoup. Depuis le printemps, nous avons vu construire trois jolies maisons et déjà des personnes qui attendaient l'ouverture du chemin se dirigent vers notre localité pour y travailler cet hiver; le bois quarré se prendra là dès cet hiver.

“ Les gelées du mois du juin n'ont pas été plus fortes ici que sur les bords du fleuve.

“ Permettez moi de vous faire observer qu'avec cent ou cent vingt piastres l'on pourrait faire une petite route de quinze à seize arpents et un pont qui serviraient grandement à faciliter les communications avec les personnes qui ont des terres au sud de la rivière des Hurons et qui n'ont encore de sortie nulle part.”

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin de Valcartier.

Conducteur :—HENRY CRAWFORD.

Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	\$200.00
Montant payé - - - - -	100.00
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$100.00

Les travaux exécutés dans le chemin de Valcartier consistent en améliorations dans cette partie du chemin située entre la rivière aux Pins et le moulin à farine.

M. Crawford a rendu passable pour les voitures chargées trente-trois arpents de ce chemin, qui auparavant étaient presque impassables, en abattant une côte considérable et en faisant disparaître des pierres énormes qui obstruaient le chemin.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin de Bélair.

Conducteur:—LOUIS L'HÉRAULT.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$200 00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		<hr/>
		\$400.00
Montant payé	- - - - -	200.00
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$200,00

Ce chemin a son point de départ sur la terre de James Tate, à la grande ligne qui sépare la seigneurie Gaudarville de celle de Bélair, et il devait, tel que projeté en premier lieu, se terminer à la ligne de séparation de Bélair et Fossambault, parcourant un espace d'environ 150 arpents.

Il est ouvert jusqu'au chemin de Ste. Catherine.

De ce chemin, vingt-deux arpents sont parachevés et quarente-cinq arpents peuvent être fréquentés par les voitures d'hiver seulement.

Son coût est terme moyen de \$100 le mille.

Deux ponts ont été commencés mais n'ont pu être terminés.

Il a été fait, cette année, 19 arpents de pontage qui ont coûté \$200.

Ce chemin passe à travers de bonnes terres boisées en érable et merisier, et fournira une route facile aux habitants de quatre paroisses pour se rendre à Québec.

M. L'Héroult estime qu'il faudrait une somme de \$400 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Chemin d'Alton.

Conducteur:—JOSEPH VERRETTE.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$423.90
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		<hr/>
		\$623.90
Montant payé	- - - - -	585.60
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$ 38.30

C'est au lot No 10, entre les 2e et 3e rangs d'Alton, que ce chemin a son point de départ.

Il est maintenant ouvert jusqu'à la rivière Batiscan, suivant la ligne tracée par M. J. E. Defoy, moins quatre milles et demi qui ont été faits suivant le tracé de M. Bochet.

Quatre milles et demi ont été faits cette année, praticables pour les voitures à roues, ainsi que la partie qui a été ouverte antérieurement.

Six milles ont été faits dans le township d'Alton, et le reste se trouve dans le township de Montauban, et se termine à la rivière Batiscan.

Le coût de ce chemin a été à peu près \$120 par mille, onze ponts formant une étendue de 156 pieds ont été construits cette année.

Le terrain que traverse ce chemin est assez bon pour la culture, il est onduleux et en partie rocheux. Les bois les plus communs sont le merisier, le sapin, l'épinette et l'érable.

D'après les informations que j'ai pu me procurer de M. Verrette, il paraîtrait que les meilleures terres sont au nord de la rivière Batiscan, où on dit qu'il y a une étendue assez considérable de terre propre à la colonisation.

Dans Alton il y a maintenant une trentaine de lots habités.

Montauban n'est pas encore arpenté.

Les gelées n'ont fait aucun dommage cette année dans Alton.

Le but principal de ce chemin est de donner aux colons, un accès aux terres de la vallée de Batiscan, qui ont été souvent signalées comme étant d'une qualité supérieure.

COMTÉ DE CHAMPLAIN

Chemin de St. Tite (lac Cossette) vers le St. Maurice

Conducteur:—JOS. TRUDEL.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$450.00
Montant payé	- - - - -	402.50
Balance restant	- - - - -	\$ 47.50

Ce chemin commence à trois arpents environ de la chapelle de St. Tite, sur le côté nord-ouest de la rivière des Envies, et devra se terminer au chemin que l'on ouvre actuellement pour communiquer de la paroisse de St. Maurice aux Grandes Piles.

L'étendue de chemin ouvert, vingt-huit arpents, se trouve dans la seigneurie de Batiscan, et a coûté \$206. Ce mille de chemin est parachevé, moins à peu près quatre arpents, qui ne peuvent servir qu'aux voitures d'hiver.

Il a, de plus, été fait quatre ponts qui mesurent ensemble 200 pieds de long, et qui ont coûté à peu près \$180.

“Quant au township de Makinack” dit M. Trudel “auquel le chemin de St. Tite sera d'une utilité incontestable pour communiquer avec le St. Laurent, je tiens de M. Richard, qui a borné les lots de ce township, que la qualité du sol en est excellente,— quoiqu'une partie de ce township soit coupée de montagnes (la partie nord-ouest), ce monsieur m'assure que par le plan qu'il a adopté, chaque lot aura une quantité suffisante de terre cultivable, et les montagnes qui s'y rencontrent donneront les bois nécessaires à ceux qui les établiront.

“Je n'ai moi-même aucune connaissance prise sur les lieux de la manière dont le township a été arpenté.

“La communication des Trois-Rivières à la Tuque, par les paroisses de St. Maurice, de St. Tite et par les lacs Long et Makinack, serait la plus avantageuse pour le commerce de bois du haut du St. Maurice, si la navigation n'était interrompue par de nombreuses chutes, mais la colonisation ne saurait y trouver son compte, vû que les bords du St. Maurice, depuis les Grandes Piles jusqu'à la Tuque, sont semés de montagnes abruptes et qu'on ne saurait y former des établissements; d'un autre côté, les glaces du St. Maurice sont mauvaises durant une grande partie de l'hiver, et toute communication est impossible par terre, au bord de ce fleuve, à cause des montagnes qui ne permettent pas d'avoir de chemins.

“En passant plus au nord-est, c'est-à-dire par les lacs Long et Makinack, on trouvera un terrain propre à de bons chemins, et des terres à coloniser.

“Le St. Maurice est rarement praticable, pour les voitures d'hiver, avant le commencement de janvier, ce qui empêche les nombreuses exploitations du haut du St. Maurice, de profiter du temps où la neige n'est pas encore assez haute pour porter nuisance aux charroyages du bois, à moins que de faire des frais considérables pour transporter, en automne, des provisions par la voie du St. Maurice au moyen de canots.

“Ainsi, pour les raisons que je viens d'énumérer, je considère le chemin de St. Tite comme capable de favoriser, non seulement la colonisation des terres non concédées de la seigneurie de Batiscan, mais encore comme le point de départ d'un chemin indispensable à la colonisation de la vallée qui se trouve au nord-est du St. Maurice, et très utile au commerce de bois qui se fait au haut de la Tuque.

“Je ne puis dire au juste en quel temps les premières gelées nuisibles aux récoltes se sont fait sentir cette année, mais je sais qu'elles sont arrivées trop tard pour faire des dommages considérables, et la récolte de grains et de légumes est abondante.”

Quatorze cents piastres suffiraient pour ouvrir le chemin depuis St. Tite au chemin des Grandes Piles, et six cents piastres seraient nécessaires pour construire un pont sur la rivière des Envies.

COMTÉ DE CHAMPLAIN.

Chemin des Grandes Piles.

Conducteur :—LOUIS ARCAND.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - -	\$ 880.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - -	250.00
		<hr/>
		\$1130.00
Montant payé	- - - -	908.33
		<hr/>
Balance restant	- - - -	\$ 221.67

Pour la description de ce chemin, voir mes rapports précédents. Durant le cours de 1859, M. Arcand a complété vingt-six arpents et demi de ce chemin.

La difficulté d'égoutter ce chemin a occasionné quelques retards dans l'exécution des travaux, mais dans le prochaine saison ces travaux seront continués.

COMTÉ DE ST. MAURICE.

Chemin du Moulin dans Shawanigan.

Conducteur :—CYRILLE MAGNANT.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - -	\$200.00
Montant payé	- - - -	200.00

Voir la description de ce chemin dans mon dernier rapport.

Vingt-huit arpents de ce chemin ont été parachevés en 1859, et huit ont été ouverts seulement. Le mille complété est dans Shawanigan—il a coûté \$332 sans les ponts et les pontages.

Trois cent soixante-et-quatre pieds de pontage ont coûté \$57.

Les terrains où passent ce chemin sont de qualités diverses—il en est ainsi des bois qu'on y rencontre.

Ce chemin sera très utile au commerce de bois.

Plusieurs pouvoirs d'eau auprès du chemin sont déjà utilisés, savoir : un sur la rivière aux Outardes, dans le 4e rang de Shawanigan ; un dans le 8e rang du même township ; un sur la rivière du même nom ; un autre passé par M. Magnant lui-même. “ Ces quatre moulins à scie, ainsi que deux moulins à farine ont été bâtis ” dit M. Magnant “ depuis six ans au plus.”

Il y a un pont à faire sur la rivière Shawanigan, lequel aura à peu près quatre-vingt pieds de pontage.

La chapelle qui a été construite dans St. Boniface de Shawanigan, est déjà trop petite, et l'on a pris des moyens d'y construire une église en pierre.

Le site d'une autre église a été fixé sur le chemin des Piles, sous l'invocation de *Ste. Flore*. Les matériaux de construction sont déjà sur les lieux.

“ Il y a des terres ” dit M. Magnant “ qui ont été vendues \$50 il y a six ans, et qui ont été revendues l'été dernier, \$1000.”

Le bled, l'orge, le seigle, le sarrazin et l'avoine sont cultivés dans les localités voisines de ce chemin.

Le foin et les patates y viennent aussi en abondance.

“ La gelée ” ajoute M. Magnant “ a fait un léger dommage le cinq septembre dernier.”

COMTÉ DE MASKINONGÉ.

Chemin de St. Didace.

Conducteur :—RÉV. M. TURGEON.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - -	\$500.00
Montant payé	- - - -	500.00

Le chemin de St. Didace a son point de départ sur la rive sud-ouest de la rivière Maskinongé, et s'étend aujourd'hui, dans la profondeur de Peterborough, jusqu'à une distance de sept milles et trois arpents.

Sur cette longueur quatre milles et demi à peu près ont été complétés. Les deux autres milles et quatre arpents sont ouverts de manière à donner un bon chemin d'hiver qui au besoin pourrait même être passable pour les voitures d'été.

Dans une lettre que M. Turgeon a eu la bonté de m'adresser, en date du 17 juillet, ce monsieur me dit :

“ Déjà les terres qui environnent ce nouveau chemin sont presque toutes prises, et là où le timide colon n'osait s'enfoncer avant l'ouverture de ce chemin, on voit tomber par milliers les arbres qui cèdent leurs places et leurs cendres pour recevoir et sustenter le nouveau colon.

“ Ce chemin va donner l'élan vers le township de Peterborough, et fournir au gouvernement l'occasion de vendre ces terres. J'espère que la législature comprendra plus que jamais la nécessité d'encourager la colonisation, si l'on veut empêcher l'émigration canadienne vers les Etats, et qu'après avoir pris en considération les suggestions que vous avez faites dans vos rapports de 1857 et 1858, d'approprier la somme de \$200,000 en faveur de la colonisation, elle se rendra au grand désir des vrais amis de cette grande œuvre, en votant les \$200,000 demandées.

“ Veut-on savoir les avantages que donne un bon chemin dans une place et surtout dans une place nouvelle? Les habitants de St. Didace pourront en dire quelque chose.

“ Avant que le gouvernement ne votât des argents pour nos chemins, aller à St. Didace c'était s'expatrier! Mais aujourd'hui qu'il y a des chemins, la valeur des terres a augmenté de plus de trois fois, et l'on voit que ceux qui regardaient avec dédain notre localité sont heureux de pouvoir venir y chercher un asile contre leur misère.

“ Enfin, en terminant, permettez moi monsieur de placer ici l'expression sincère des sentiments qu'éprouvent les paroissiens et le curé de St. Didace, pour les bienfaits du gouvernement en faveur de cette localité.”

La population du township Peterborough augmente rapidement, et d'après un recensement fait l'été dernier, par les commissaires d'école, la population était de 365.

M. Turgeon rapporte que les bords de la rivière Mastigosh, dans Peterborough, paraissent très riches en mines de fer et de plomb.

D'après le rapport de quelques chasseurs, il y aurait dans le lit de cette rivière, une mine de plomb d'une demi lieue de longueur.

Quant au minerai de fer qu'on y trouve, M. Turgeon croit qu'il n'est pas inférieur à celui de St. Maurice.

Il faudrait \$3000 pour continuer ce chemin à travers le township de Peterborough.

COMTÉS DE BERTHIER ET JOLIETTE.

Chemins de Brandon et Joliette.

Conducteur :—MAXIME CRÉPEAU.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$400.00
Montant payé-	- - - - -	400.00

Pour le point de départ de ce chemin, sa direction, etc., voir mon rapport sur les travaux de colonisation de 1857.

Quatre milles et un huitième ont été parachevés en 1859, et il est maintenant praticable pour les voitures d'été, jusqu'à quelques arpents du 3e rang de Joliette.

De ce qui est maintenant ouvert, un mille se trouve dans la seigneurie de Ramsay, six milles dans Brandon, et quatre milles et un huitième dans Joliette.

La partie faite cette année a coûté \$87.92 par mille.

Un pont de quarante-huit pieds de pavé a été construit, et a coûté \$8. Deux cent soixante-et-dix-neuf pieds de pontage ont coûté huit centins le pied.

Tous les colons qui ont pris des terres dans Joliette, peuvent maintenant y transporter les instruments d'agriculture nécessaires, et descendre leurs produits pour les vendre sur les marchés.

“ Pour parachever ce chemin jusqu'à la rivière Matawin ” dit M. Crépeau “ il faudrait une somme d'à peu près \$2,200, la distance étant d'environ vingt-et-un à vingt-quatre milles.

“ Depuis les dernières six années, je crois que pas moins de 100 familles se sont établies dans la partie de Brandon et Joliette, qui a été traversée par le chemin du gouvernement.

“ La valeur des propriétés foncières a augmenté des deux tiers durant les dernières six années. Les grains recueillis en plus grande partie sont le seigle et l'avoine, et ils n'ont subi aucuns dommages cette année. Il s'y récolte aussi en grande quantité, des patates qui ne sont jamais atteintes de la maladie.

“ Il n'y a que le sarrazin qui a été cette année, endommagé par la gelée vers le 15 octobre.”

COMTÉ DE JOLIETTE.

Chemin de St. Alphonse de Kildare.

Conducteur :—HUGH DALY.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$300.00
Montant payé	- - - - -	300.00

Ce chemin a pour point de départ, le front du lot No. 8 du 1er rang de l'augmentation de Kildare, paroisse de St. Alphonse, et se termine au front du lot No. 7, sur le 2nd rang.

Ce chemin long de un mille et vingt chaînes et demie, est ouvert dans son entier, et peut être fréquenté par les voitures à roues, à l'exception de vingt-et-une chaînes praticables pour les voitures d'hiver seulement.

Il a été construit onze ponts, formant ensemble cinquante-neuf pieds de pontage, et qui ont coûté \$17.50, et, de plus, 222 pieds de fascinage.

Ce chemin est verbalisé.

Le terrain à travers lequel passe le chemin est bon et boisé en érable, bouleau, hêtre et épinette. Les terres vers lesquelles ce chemin doit conduire, s'il est prolongé, sont aussi de bonne qualité, et seront établies dès que son ouverture aura été exécutée.

“ Les avantages que retirera la colonisation de l'ouverture de ce chemin ” dit M. Daly, “ sont considérables ; ils donneront au surplus de la population des vieilles paroisses, les moyens de s'établir dans le pays, et arrêteront l'émigration aux Etats-Unis. La colonisation progresse bien dans ces townships, et même avec rapidité dans les environs des chemins ouverts par le gouvernement, depuis les six dernières années.”

M. Daly dit qu'il faudrait une somme de \$300 pour parachever ce chemin.

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Chertsey.

Conducteur :—MICHAEL SKELLY.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$200.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	75.00
		\$275.00
Montant payé	- - - - -	275.00

Le chemin de Chertsey commence à la ligne de division entre les 9e et 10e rangs de Rawdon et se termine dans Chilton.

Les travaux qui ont été exécutés sur ce chemin, dans le courant de 1859, l'ont été dans Rawdon, et pour améliorer la section de chemin qui traverse les 9e, 10e et 11e rangs de ce township.

Il y a un pont à construire sur la rivière Lafontaine pour remplacer celui qui a été détruit par le feu il y a une couple d'années. Ce pont construit, le chemin de Chertsey sera praticable dans toute son étendue, c'est-à-dire, jusque dans Chilton.

Peu de localités ont progressé aussi rapidement que Chertsey, et l'on continue à parler toujours des grands avantages que retirerait la colonisation du prolongement de ce chemin jusqu'aux terrains qui ont été explorés par M. Magloire Granger, et dont j'ai fait mention dans mes rapports précédents.

Quoique dans Chertsey le terrain soit onduleux et même un peu rocheux, les bois francs y sont d'une excellente qualité, on y trouve de magnifiques *sucreries* et on y récolte abondamment.

Si ce chemin était prolongé jusqu'au lac Ouareau, à travers le terrain exploré par M. Granger, et si une autre branche de chemin était ouverte dans une direction nord-est le long de la rivière du lac Ouareau, il se formerait dans cette direction de beaux établissements grandement favorisés par de nombreux pouvoirs d'eau et de grands lacs où abonde la truite saumonée.

M. Skelly croit que \$2,600 seraient nécessaires pour passer le chemin à travers le township de Chelton, et \$1,200 pour faire l'embranchement mentionné ci-dessus.

On a construit l'an dernier une église catholique dans le village de Chertsey.

Il y a des maisons de construites jusqu'à l'extrémité du chemin dans Chelton; un grand nombre de familles sont allées s'établir, l'an dernier, dans les environs de ce chemin, tandis qu'une étendue considérable de terre sur les bords de la rivière du lac Ouareau reste inoccupée en conséquence du défaut de chemin dans cette direction.

COMTÉ DE MONTCALM.

Pont dans Chertsey.

Conducteur :—MAGLOIRE GRANGER.

Balance de l'appropriation de 1858 - - - - -	\$83.34
Montant payé - - - - -	62.83
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$20.51

Ce pont construit en 1857 sur la rivière du lac Ouareau, n'était pas entièrement terminé, et une somme ultérieure a été appropriée à cet effet.

M. Granger a fait remplir de pierre les culées de ce pont, afin de le garantir contre la crue des eaux.

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Kilkenny et Pont Achigan.

Conducteur :—ALFRED DUFRESNE.

Montant de l'appropriation de 1858, pour le chemin de Kilkenny - - - - -	\$400.00
Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	125.00
Montant de " de " pour le pont Achigan - - : - - - - -	150.00
	<hr/>
	675.00
Montant payé - - - - -	\$675.00

Le chemin de Kilkenny a été réparé en 1859, et de plus, un mille qui n'était ouvert qu'en chemin d'hiver a été rendu propre à l'usage des voitures à roues. Un pont a été construit sur la rivière Achigan, dans Kilkenny.

Lorsque j'aurai reçu les réponses du conducteur à ma circulaire, je serai en état de vous donner plus de détails sur ce chemin.

COMTÉ DES DEUX-MONTAGNES.

Chemin du Pont St. Colomban et de Gore.

Conducteur :—JOHN PHELAN.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$500.00
Montant payé	- - - - -	372.10
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$127.90

Ce chemin s'étend depuis le pont neuf de St. Colomban jusqu'à la ligne de division entre St. Colamban et Gore. Sa longueur est à peu près de dix milles ; il est passable pour les voitures d'hiver dans toute son étendue. Un peu plus d'un mille a été amélioré en 1859.

Ce chemin a été verbalisé par les autorités municipales de St. Colomban et de Gore, et il a été pourvu à son entretien futur par ces mêmes autorités.

Le terrain des townships auxquels ce chemin conduit est de bonne qualité et produit du bois propre à la manufacture des alkalis.

"Ce chemin," dit M. Phelan, "a l'effet d'encourager nos jeunes gens à s'établir dans les townships et de les détourner d'émigrer dans l'ouest des États-Unis.

"Les pouvoirs d'eau sont nombreux dans les environs de ce chemin, et il n'y a pas eu de bois d'enlevé en quantité suffisante pour nuire au commerce ou ne pas répondre aux besoins des localités.

"La mouche à bled est encore inconnue dans les nouveaux townships.

"Il faudrait \$2,000 piastres," ajoute M. Phélan, "pour compléter ce chemin, depuis le nouveau pont sur la rivière du Nord jusqu'à Lakefield, dans Gore."

COMTÉ DE VAUDREUIL.

Pont dans Newton.

D. A. McCOSHAM :—Conducteur.

Balance de l'appropriation de 1856	- - - - -	\$400.00
Montant payé	- - - - -	209.60
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$190.40

Ce pont, situé sur le septième rang de Newton, est complété, et a été reçu par les experts nommés à cet effet, tel qu'il appert par leur rapport daté du 22 mars 1859.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

1o. *Chemin de Dalesville à Harrington.*2o. *Chemin de la Rivière du Nord et Moulin d'Arnot.*

Conducteur :—GEORGE HAMILTON.

Premier Chemin :

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$925.29
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00

Second Chemin :

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	200.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	100.00

		<hr/>
		\$1425.29
Montant payé	- - - - -	1425.29

La longueur totale du chemin de Dalesville à Harrington, est de trente-deux milles ; celle du chemin de la Rivière du Nord au moulin d'Arnot est de quatorze milles.

Dans le chemin de Dalesville à Harrington, trente-deux milles ont été ouverts et améliorés.

Dans celui de la rivière du Nord au moulin d'Arnot, deux milles et trois quarts ont été ouverts.

Le chemin de Dalesville et Harrington commence au front du 10e rang du township de Chatham et est praticable pour les voitures d'été jusqu'au rapide de Bevaux, au 3e rang du township d'Arundel. Ce qui reste, savoir, six milles, ne peut servir qu'aux voitures d'hiver seulement.

Le chemin de la rivière du nord commence au lac John, township de Gore, et est propre aux voitures d'été jusqu'à peu près au centre de la côte Sud de Ste. Angélique, dans la seigneurie de Mille Isle.

Ces chemins ont coûté à peu près \$200 par mille, sans les ponts.

Dans le chemin de Dalesville et d'Harrington, six ponts, mesurant ensemble 403 pieds, ont été construits en 1859, et ont coûté \$105 ; dans celui de la rivière du Nord au moulin d'Arnot, deux autres ponts construits dans la même année, formant ensemble 237 pieds ont coûté \$45.

Dans le premier chemin on a construit 2,216 et dans le second 403 pieds de pontage qui ont coûté \$6.30 par 100 pieds.

Tous les chemins faits en 1859 dans ce comté ont été verbalisés par les autorités municipales, qui ont pourvu à leur entretien futur.

Le terrain dans les environs de Dalesville et Harrington, depuis le front du 10e rang de Chatham, ainsi que dans les rangs nord du township de Granville, est léger avec sous sol blanc sablonneux. Les 9e et 10e rangs de Harrington, d'après M. Hamilton, seraient d'un meilleur terrain.

Le township Moncalm a d'excellentes terres, mais en plusieurs parties le bois mou domine, et n'offre pas autant d'encouragement aux colons pauvres, que les terrains couverts de bois franc.

Dans le township d'Arundel, le terrain est encore meilleur ; le sol y est bon et le sous-sol glaiseux—le bois franc domine. On y trouve beaucoup d'orme et de frêne.

Les township de Salaberry contient de bonne terre, il est plus montueux qu'Arundel ; les bois francs y dominant.

Déjà plus de trente colons sont rendus dans ce township, et quelques-uns y ont fait des défrichements considérables.

“ Cette partie du pays, dit M. Hamilton, s'établit plus vite qu'aucune autre, et je crois qu'avant trois ans il ne restera pas un lot vacant. De riches canadiens-français, ayant de nombreuses familles, vendent leurs propriétés dans les vieux établissements, et s'établissent dans le township d'Arundel.

“ Depuis l'ouverture du chemin de la rivière du Nord au moulin d'Arnot, la partie Ouest du township Morin s'établit rapidement. Au temps où mon prédécesseur a commencé ses ouvrages sur ce chemin, (en 1854,) il n'y avait d'établissement que sur le 1er rang, à l'Ouest du No. 53, maintenant il y a des colons sur les 1er et 2e rangs jusqu'à la ligne qui divise Wentworth de Morin.

“ Quelques colons sont même allés au-delà de cette ligne dans Wentworth, où il y a une excellente étendue de terrain, sur les 6e, 7e, 8e et 9e rangs. Vingt cinq colons y ont même actuellement pris des terres sur le côté Ouest (joignant Harrington) du township, et y font de grandes améliorations ; ces établissements sont dus au chemin de Dalesville et Harrington. Dans la partie est du township les colons ont l'avantage du chemin de la rivière du Nord au moulin d'Arnot.”

M. William Strong construit actuellement des moulins à farine et à carder, dans la seigneurie de Mille Isles, lesquels seront en opération dans le mois de mars prochain. On construit aussi un moulin à scie sur le No. 44, du 1er rang de Morin.

Il y a un pouvoir d'eau sur le 8e rang d'Arundel. Il n'y a point eu de bois d'enlevé dans les environs de ces chemins, excepté pour des constructions rurales et locales, et il y en a assez pour les besoins actuels et futurs des colons.

M. Hamilton fait une remarque qu'il est bon de faire connaître aux colons, c'est que

tous les terrains neufs que l'on destine à la culture des patates doivent être labourés ou brulés dans l'année qui précède l'ensemencement pour obtenir une meilleure récolte.

Pour compléter le chemin de la rivière du Nord et du moulin d'Arnot jusqu'au moulin de Mayer, dans Morin, il faudrait, suivant M. Hamilton, \$800 ; et \$1,100 pour finir celui de Dalesville et Harrington, jusqu'à de Salaberry.

COMTÉ D'OTTAWA.

Chemin de la rivière du Désert.

Conducteurs. { PATRICK FARRELL.
FRS. X. DESLOGES.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$1460.00
Montant de l'appropriation de 1859	. - - - -	600.00
		<hr/>
		\$2060.00
Montant payé	- - - - -	1800.00
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$ 260.00

La longueur de chemin ouvert en 1859, est de huit milles et trois-quarts, ce qui donne en tout vingt-huit milles et trois-quarts d'ouvert, et laisse à faire encore trente-et-un et demi pour le terminer.

De ces huit milles et trois-quarts ouverts en 1859, sept milles et un quart sont praticables pour les voitures à roues, et le mille et demi restant ne l'est que pour les voitures d'hiver.

Le chemin qui est maintenant ouvert, se trouve dans Low, Aylwin et Wright.

Ce qui en a été fait en 1857, a coûté, terme moyen, \$192 par mille, sans comprendre les ponts.

La longueur totale des ponts construits en 1859, est de 1,270 pieds. Ils ont coûté, y compris le pont qui a été érigé sur la rivière Pickanock, \$889.

Les pontages sur terre et le fascinage, sont de 1,084 pieds d'étendue, et leur coût a été de \$225.

Comme il n'y a pas de municipalités d'organisées au nord de Low, il n'a pas été pourvu à l'entretien de cette partie de chemin qui a été faite dans Aylwin et Wright.

Messieurs Farrell et Desloges continuent en avançant leur chemin dans la rivière du Désert, à trouver le terrain propre à faire des établissements ruraux.

Les bois sur les hauteurs sont l'érable, le mérisier, le hêtre, la pruche, le bois blanc, l'orme, le pin et le sapin ; en quelques endroits le pin et le cèdre dominant,—en d'autres le bois mou est le plus abondant ; mais généralement il existe un mélange de tous les bois sur tout le cours du chemin. Le terrain s'y trouve aussi de diverses qualités, mais plus généralement il est, suivant messieurs Farrell et Desloges, un mélange de terre grasse, sable, etc. "A tout prendre il est" ajoutent-ils, "propre à l'agriculture."

Messieurs Farrell et Desloges disent, qu'on croit généralement que la partie du chemin qui reste à faire sera moins coûteuse que celle qui est déjà ouverte. Ils croient que depuis les six dernières années la population a quadruplé.

Il y a déjà deux églises catholiques de bâties sur la ligne de ce chemin, une à la rivière du Désert, l'autre à l'embouchure de la rivière Pickanock. Et de plus, les autorités ecclésiastiques ont fixé trois sites pour de nouvelles églises.

"Nous croyons" disent messieurs Farrell et Desloges "que la valeur de la propriété foncière située dans les townships que traverse ce chemin, a augmenté de 50 per cent depuis que le chemin a été commencé.

COMTÉ DE GASPÉ.

1°.—*Chemin de l'Anse au Griffon.*2°.—*Chemin de la Grande Grève.*

Conducteur :—DAVID PHILLIPS.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$592.30
Montant payé	- - - - -	475.10
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$116.20

Ces deux chemins commencent à la péninsule et se terminent l'un à l'Anse au Griffon, l'autre à la Grande Grève.

Le 1er a huit milles de long, le 2nd douze milles.

Ils sont ouverts dans toute leur longueur.

Trois milles et demi sont parachevés dans le 1er, et sept-huitième dans le second.

Le coût en est de \$53.13 par mille sans les ponts.

“ Il se fait déjà “ dit M. Phillips “ beaucoup de transports sur ces chemins, et quatorze maisons nouvelles sont en voie de construction.”

Pour autres informations, voir mon rapport de 1857.

COMTÉ DE GASPÉ.

Chemin de l'Anse à la Louise.

Conducteur :—JOHN HURLEY.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$75.00
Montant payé	- - - - -	75.00

Je n'ai pas, sur les travaux faits dans ce chemin en 1859, de renseignements suffisants pour en donner des détails précis.

D'après les documents qui m'ont été transmis, il paraîtrait que M. Hurley aurait fait un pont et quelque travail sur ce chemin.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

DANS LE TOWNSHIP NOUVELLE.

1er. *Chemin de Mann's Brook.*2nd. *Chemin de la Pointe à la garde.*3me. *Chemin de Glenn.*

DANS LE TOWNSHIP DE MANN.

1er. *Chemin de Battery Point.*2nd. *Chemin de la Rivière du Loup.*

Conducteur :—JOHN G. FAIR.

Montant approprié en 1859, pour le chemin de		
Mann's Brook	- - - - -	\$60.00
Pour le chemin de la Pointe à la garde	- - - - -	60.00
do Glenn	- - - - -	100.00
do Battery Point	- - - - -	40.00
do la Rivière du Loup	- - - - -	60.00
		<hr/>
		\$320.00
Montant payé	- - - - -	320.00

Il a été approprié pour les trois chemins, dans le township Nouvelle, une somme de \$220 et \$100 pour les deux autres, dans le township Mann.

M. Fair a fait en 1859 trois milles et vingt-quatre chaînes de chemin, savoir :

Sur le chemin de Mann's Brook - - - - -	\$62	chaînes.
do Pointe à la garde - - - - -	36	do
do Glenn - - - - -	80	do
do Battery Point - - - - -	39	do
do Rivière du Loup - - - - -	47	do
	264	do

Ce qui a été fait de chemin dans ces diverses localités, n'a pas été complété, mais peut être fréquenté par les voitures à roues.

Il a été construit quatre ponts, formant 108 pieds de pontage, et qui ont coûté ensemble \$44.

Le terrain à travers lequel passent ces divers chemins, est de bonne qualité, et bien boisé en merisier, érable, épinette, et quelques pins.

Ces chemins conduisent à des étendues de terre de grande valeur, très propres à la colonisation et aussi bien arrosées.

M. Fair est d'opinion qu'il résultera de l'ouverture de ces chemins de grands avantages pour ce comté; la terre y étant de la meilleure qualité engagera, dit-il, assurément les colons à y faire des établissements.

L'étendue de ces chemins, ensemble, tels qu'ils sont projetés, est de vingt-cinq milles dont il a été ouvert trois milles et un quart. Pour compléter les vingt et un milles et trois quarts qui restent, M. Fair croit qu'il faudrait une somme de \$100 à \$120 par mille.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Chemins dans le New Richmond.

Conducteur:—JOHN DODDRIDGE.

1°.—*Chemin du 4ème au 6ème rang au sud est du lac.*

2°.—*Chemin de la rivière au Caplan.*

Montant de l'appropriation de 1859, pour le 1er chemin - - - - -	\$100.00
do do do 2me - - - - -	100.00
	200.00
Montant payé - - - - -	\$200.00

M. Doddridge a ouvert en 1859, trois quart de mille dans le premier de ces chemins, et dans le second il a fait des réparations sur une étendue d'un mille.

Il a de plus construit un pont de quinze pieds de long sur le chemin de la rivière au Caplan; lequel a coûté \$20 seulement.

Le chemin de la rivière au Caplan est verbalisé, ainsi qu'une partie du chemin du 4me au 6me rang, de New Richmond.

“ En général ” dit M. Doddridge “ Toutes les terres sur lesquelles ce chemin a été ouvert, paraissent être très bonnes, couvertes d'érable, de cèdre, d'épinette, et autres espèces de bois, et plus en profondeur encore les terres y sont meilleures et unies.”

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Chemins dans Maria et Carleton.

Conducteur:—FINLAY COOK.

Un Chemin dans Carleton.

Deux Chemins dans Maria.

Montant de l'appropriation de 1859, pour Carleton.	\$150.00
do do Maria - - - - -	200.00
Montant payé - - - - -	350.00

Ces trois chemins dont l'étendue est peu considérable ont cependant leur utilité locale. Deux sont des routes conduisant d'une concession à une autre ; le troisième est lié à un établissement dit " Irish settlement " en arrière du moulin Manderson.

Le terrain dans les environs de ces chemins est bon et très propre, suivant M. Cook, à former des établissements ruraux. Les bois qu'on y trouve sont un mélange de merisier, d'érable, d'épinette et de cèdre.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Chemin de St. Simon.

Conducteur :—C. F. CARON.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$200.00
Montant de do de 1859	- - - - -	400.00
		\$600.00
Montant payé	- - - - -	600.00

Pour point de départ et autres informations Voir mes précédents rapports.

Quatre-vingt-huit arpents ont été parachevés cette année, et quarante neuf arpents ont été simplement ouverts.

Il peut être fréquenté par les voitures à roues dans toute sa longueur.

Le coût en a été, terme moyen, d'environ \$200 par mille, y compris les petits ponts, et ce qui a été fasciné et couvert de terre.

Les quatre plus grands ponts, forment 296 pieds de pontage, et ont coûté \$60.

Il y a en outre 27 autres petits ponts, mesurant ensemble 294 pieds de pavage, dont les frais de construction, sont compris dans le coût du chemin, tel que spécifié ci-dessus.

J'ai déjà mentionné dans mes précédents rapports, que les terrains que traverse ce chemin sont bons, mais M. Caron dit " que ceux des profondeurs où ce chemin n'a pas encore pénétré sont d'une qualité supérieure." Ces terres situées en arrière de St. Simon appartiennent à la couronne, et M. Caron est persuadé, qu'elles seraient immédiatement établies en conséquence du bas prix auquel elles sont vendues, si le chemin était prolongé.

Relativement aux moulins à farine et à scie etc., voir mon rapport de 1857.

" La nouvelle paroisse de St. Mathieu de Rioux " dit M. Caron, " érigée par l'autorité canonique dans les profondeurs de la seigneurie de Rioux, doit son existence à l'augmentation de la population qu'a attirée la route en question dans cette localité."

Les grains n'ont subi aucun dommage dans ces environs, et il n'y a eu aucune gelée nuisible aux récoltes avant le 25 septembre l'an dernier.

Il faudrait de \$150 à \$175 pour rendre cette route jus qu' au chemin Taché.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de Bégon.

Conducteur :—THOMAS P. PELLETIER.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$500.00
Montant do de 1859	- - - - -	188.00
		\$688.00
Montant payé	- - - - -	688.00

Le chemin de Bégon commence sur la ligne qui sépare la seigneurie des Trois-Pistoles, et le township Bégon.

Il est parachevé jusqu'au-delà de la rivière Berbenecache, ce qui forme une étendue d'environ quatre milles et demi ; il est, dans cette étendue, praticable pour les voitures à roues.

Le coût en a été, terme moyen, de \$190 par mille, sans y comprendre les ponts.

Deux ponts longs ensemble de 200 pieds ont coûté \$34 et douze arpents de pontage sur terre ont coûté \$140.

Ce chemin, commencé en 1857, a engagé un grand nombre de colons à aller se joindre à ceux qui déjà habitaient ce township depuis nombre d'années.

“ Depuis l'ouverture de ce chemin ” dit M. Pelletier, “ en 1857, la colonisation s'y est développée rapidement, et la population a fait plus que doubler.

Le site d'une église y a été établi par l'autorité civile.

Les grains qu'on y récolte en plus grande quantité sont les pois, l'orge et le bled, qui n'y ont souffert cette année, ni par la gelée ni par les insectes.

Il y a près du chemin plusieurs pouvoirs d'eau, dont un est déjà utilisé.

M. Pelletier évalue à \$2,500 la somme nécessaire pour compléter ce chemin, dans toute l'étendue du tracé qui est d'à peu près 15 milles.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de l'Isle Verte.

Conducteur :—J. A. FRASER.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$316.08
Montant de “ de 1859	- - - - -	180.00
		<hr/>
		496.08
Montant payé	- - - - -	483.93
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$ 12.15

Les travaux exécutés cette année sur ce chemin, consistent dans l'ouverture de 3 milles, dont 2 milles 16 arpents sont parachevés.

Quatre ponts formant en tout 226 pieds ont été construits, ainsi que 4 arpents de pontage sur terre.

Les travaux ont été terminés sur le 7me rang du township Viger, à environ 5 arpents du 8me rang.

“ Le sol sur le 8me rang, ” dit M. Fraser, “ m'a paru uni et très avantageux pour la colonisation, quoiqu'un peu rocheux. On me dit qu'il n'y a plus qu'un mille pour se rendre au tracé du chemin Taché.”

M. Fraser estime qu'il faudrait une somme de \$275 pour terminer cette route jusqu'au chemin Taché, sans néanmoins comprendre le coût des ponts.

La réponse de M. Fraser à ma circulaire du 25 novembre dernier, ne m'étant pas parvenue, il m'est impossible de vous donner plus de renseignements sur ce chemin.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de St. Eloi.

Conducteur :—CHARLES THÉRIAULT.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$180.00
Montant payé	- - - - -	180.00

Le point de départ du chemin de St. Eloi est sur le troisième rang de Denonville.

Il est maintenant praticable jusqu'au ruisseau ferré pour les voitures à roues. Deux milles en ont été ouverts en 1859.

Le terrain que traverse ce chemin, ainsi que celui des environs, est généralement bon quoiqu'un peu rocheux ; le bois dominant est l'érable.

Les terrains les moins propres à la colonisation se trouvent dans les 1er, 2e et 3e rangs de Denonville.

Dans ces trois concessions, les savannes et les roches sont plus communes que dans le reste du township. Maintenant que ces obstacles ont été franchis, et que le chemin a rendu les meilleures terres accessibles, on compte que les progrès de la colonisation seront plus rapides que par le passé dans cette localité. Voir mon rapport de 1858.

Les grains recueillis en plus grande quantité dans Denonville, sont le blé, le seigle et l'orge qui, cette année, n'ont subi aucun dommage par les insectes ou les gelées.

Il faudrait à peu près \$800 pour compléter ce chemin, qui n'a actuellement qu'à peu près douze pieds de largeur.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin Viger.

Conducteur :—L. M. LAPOINTE.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$300.00
Montant payé	- - - - -	300.00

Voir mes rapports sur les travaux de 1857 et 1856, relativement à la description de ce chemin, etc.

M. Lapointe a complété cette année vingt arpents de ce chemin, et en a ouvert trois.

Les vingt arpents complétés et les trois autres seulement ouverts, ont coûté \$185.

Deux ponts de 16 pieds de pavé et quelques perches de pontage sur terre ont coûté \$19.

Les bois francs dominant dans les environs du chemin—le pin y est rare.

M. Lapointe croit que le terrain y est très bon, et paraît l'être de chaque côté, à plusieurs milles de distance.

“Ce chemin sera d'une importance vitale” dit M. Lapointe “pour les townships Viger, Whitworth, Denonville et toutes les paroisses voisines, lorsqu'il aura joint le chemin du lac Témiscouata, distance d'à peu près dix milles du point où il se termine aujourd'hui.”

Il a été construit une chapelle l'an dernier, dans le township Viger.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de Whitworth ou de St. Modeste.

Conducteur :—V. MIVILLE.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$500.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	180.00
		<hr/>
		\$680.00
Montant payé	- - - - -	680.00

Le point de départ du chemin Whitworth ou de St. Modeste, est au chemin de front du 3e rang, sur le 13e lot de Whitworth. Il est maintenant ouvert jusqu'au 8e rang, et doit se terminer au chemin de Témiscouata.

M. Miville a ouvert quarante-huit arpents et demi de ce chemin en 1859.

Quoiqu'il ne soit pas complètement achevé, il est cependant praticable pour les voitures d'été.

Le coût du chemin, lorsque parachevé, sera de \$400 à \$500 par mille, terme moyen, sans y comprendre les ponts.

Un pont de cinquante pieds de longueur a coûté \$40, et deux pontages sur lambourdes, formant ensemble 150 pieds, ont coûté \$120.

Les 3e, 4e, 5e, 6e et 7e rangs sont rocheux, suivant le rapport de M. Miville, mais le sol lui paraît bon, et est couvert de bois de toutes espèces, tels que pin, épinette rouge et grise, cèdre, sapin, bouleau, frêne et autres.

“ Les 8e, 9e, 10e, 11e et 12e concessions ” ajoute M. Miville “ sont magnifiquement belles et bonnes, bien boisées en érable, mérisier et hêtre.

Ce chemin a beaucoup favorisé la colonisation dans Whitworth. Un grand nombre de lots y sont déjà pris sur le bord du chemin, même jusque sur la 9e concession, quoiqu'il ne soit pas ouvert jusqu' au 8e rang.

Il y a dix ou onze pouvoirs d'eau dans Whitworth. “ Nous y avons observé. ” ajoute M. Miville “ sur le 9e rang, une carrière de pierre à chaux, d'une qualité supérieure. “ Quelques visiteurs prétendent même qu'elle est de craie. ”

M. Miville croit que pour achever ce chemin jusqu'à celui de Témiscouata, il faudrait une somme d'à peu près \$3,320.

Les grains cultivés dans Whitworth, sont l'orge, le seigle, les pois, le bled, le sarrazin et l'avoine, et n'ont pas éprouvé là, plus de dommages par les gelées ou les insectes, que dans les seigneuries voisines.

Les premières gelées s'y font sentir ordinairement vers la fin de septembre ou le commencement d'octobre.

La partie du chemin qui se trouve sur le 3e rang est verbalisée.

Le chemin Taché passe sur le haut du 8e rang de Whitworth, et comme M. Miville est parvenu à ouvrir le sien jusqu' au 8e rang de ce même township, on aura avec une légère dépense de plus, l'avantage de réunir ces deux chemins.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin de Pohénégamook.

Conducteur :—JOSEPH ROY.

Balance de l'appropriation pour 1858 - - - - -	\$ 21.76
Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	\$300.00
	<hr/>
	\$321.76
Montant payé - - - - -	301.23
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$ 20.53

Je prends la liberté de vous référer à mes précédents rapports pour éviter de répéter ici ce que j'ai déjà dit au sujet de ce chemin.

Ce chemin a été prolongé, en 1859, d'à peu près un mille et trois quarts, de sorte que son étendue actuelle est de vingt trois milles et vingt-six arpents, dont vingt-deux milles et vingt-six arpents sont propres aux voitures à roues chargées de 400 à 500 livres, l'autre mille de plus n'est praticable que pour les voiture d'hiver seulement.

Sept milles sont ouverts sur le township Bungay et $3\frac{3}{4}$ milles sur la seigneurie de la Rivière du Loup, six sur le township Park, et 7 milles et 5 arpents sur le township Pohénégamook.

Je ne répèterai pas ici non plus ce que j'ai déjà dit de la qualité du terrain qui avoisine le lac Pohénégamook et auquel ce chemin conduit, il suffira je pense de mentionner que des colons attendent avec anxiété qu'un bon chemin leur en rende l'accès possible.

Les grains recueillis en plus grande quantité dans les environs de ce chemin sont le blé et l'orge.

Il n'y a pas eu cette année de gelées nuisibles aux récoltes dans ces localités.

Le coût de ce chemin, sans y comprendre les ponts, est de \$260 par mille, terme moyen

Deux milles trois cents piastres seraient, suivant M. Roy, nécessaires pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin de Woodbridge.

Conducteur :—J. BTE. MARTIN.

Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	\$250.00
Montant payé - - - - -	250.00

Voir la description de ce chemin dans mon rapport de l'an dernier.

Quatre milles parachevés, et 33 arpents, simplement ouverts en 1858, sont passables pour les voitures à roues. En 1859, M. Martin a fait quelques ponts, et de plus a parachevé un pont commencé l'année dernière, long de 170 pieds. Le complètement de ce pont a seul coûté \$100. M. Martin a fait plusieurs ouvrages de nivellement ou de remblai, et a employé la balance de ce qu'il avait en mains, à améliorer une partie du chemin fait antérieurement, et à ouvrir 11 arpents de chemin au sud de la Rivière du Loup.

Toute l'étendue de ce chemin peut être fréquentée par les voitures d'été, quoique difficilement en quelques parties.

Tout le township de Woodbridge paraît être propre à la formation d'établissements ruraux.

La partie inférieure est couverte de bois mêlé, mais dans l'autre partie, le terrain est meilleur, et le bois dominant est l'érable.

“ Les avantages que procure ce chemin, dit M. Martin, seraient encore plus grands, “ s'il était continué plus haut, attendu que les terres sont meilleures dans les profondeurs.

“ On a commencé, remarque M. Martin, dans le rapport qu'il m'a adressé, des défrichements assez considérables. Sur le troisième rang en particulier, dans la partie “ où passe la route, dont j'ai conduit les travaux, quatre ou cinq colons ont commencé cette année à construire des maisons; le manque de moyens les a empêchés de “ continuer, comme il en a empêché un grand nombre d'autres de commencer; la pauvreté “ des colons retardera donc nécessairement les établissements.

“ La moindre subvention législative aurait l'effet de faire établir, dans un très court “ espace de temps, nombre de familles sur les lots du township Woodbridge, et le défaut “ de moyens en retardera nécessairement le progrès.

“ Si les colons recevaient une aide de la législature—un prêt d'argent—tant petit fût- “ il, ce secours assurerait, je n'en doute nullement, le succès de la colonisation, et les colons “ pourraient en faire le remboursement dans quelques années, s'il était exigé d'eux.

“ Un moulin à scie, construit à une petite distance de la route par J. Bte. Dionne, “ écuyer, préfet du comté de Kamouraska, et maire de St. Paschal et de Woodbridge, est “ en opération depuis l'hiver dernier, et offre déjà quelques avantages aux colons, en “ sciant les bois dont ils pourront avoir besoin pour la construction de leurs bâtisses ou le “ commerce de bois; mais ici encore se présente un inconvénient grave, ce moulin est situé “ sur le sixième rang, à trois ou quatre milles de l'extrémité actuelle de la route, mais il n'en “ serait qu'à environ seize arpents si la route était rendue au sixième rang.

“ Les grains récoltés cette année, dans les environs du chemin de Woodbridge, sont le “ blé, le seigle, les pois et l'orge; ils n'ont subi aucun dommage cette année, par la gelée ni “ par les insectes.

“ La gelée ne s'est pas fait sentir, cette année, dans cette localité d'une manière nui- “ sible aux récoltes.

“ Ce chemin est verbalisé sur les premier et second rangs du dit township?

“ Il faudrait encore, pour ouvrir ce chemin et le parachever jusqu'au chemin Taché, “ distance d'à peu près quatre lieues, suivant M. Martin, une somme d'à peu près \$4500.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin du Mont Carmel.

Conducteur :—HENRI GARON.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$614.12
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		814.12
Montant payé	≡ - - - - ≡ ≡ ≡ ≡ - - -	\$814.12

L'ouverture du chemin Taché devant être commencée simultanément en deux endroits savoir : dans Buckland, comté de Bellechasse, et dans Painchaud, comté de Kamouraska

il était devenu nécessaire de rendre praticable le chemin du Mont-Carmel, pour avoir, avec la section est du chemin Taché, où l'on devait travailler, un accès aussi facile que possible.

En conséquence, M. Garon, conducteur des travaux du chemin Taché, reçut avis de vouloir bien se transporter, avec un parti de travailleurs, sur le chemin du Mont-Carmel, dans le but d'améliorer cette route devenue par sa coïncidence avec le chemin Taché, une voie importante et nécessaire.

M. Garon a employé sur cette route les sommes mentionnés ci-dessus, et quoiqu'il l'ait fait avec tout le zèle et la diligence possibles, ce chemin que j'ai visité en septembre dernier, après que M. Garon y a eu travaillé, était dans un état, sur un espace de quatre à cinq milles, non seulement impraticable mais même dangereux.

Ces quatre ou cinq milles sont tous pavés de roches assez grosses qu'il faudra les miner pour les enlever, et malheureusement, la terre dont on aurait grand besoin pour en couvrir le chemin manque dans les environs, de sorte qu'il faudra une somme assez forte encore pour compléter le chemin du Mont-Carmel.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin Chapais.

Conducteur :—MAURICE BOSSÉ.

Balance de l'appropriation de 1858 - - - - -	\$1.55
Montant do do 1859 - - - - -	450.00
	<u>451.55</u>
Montant payé - - - - -	449.81
	<u> </u>
Balance restant - - - - -	\$ 1.74

Voir la description de ce chemin dans mon avant dernier rapport.

M. Bossé a construit en 1859, sur la Rivière Ouelle, un pont de cent vingt-deux pieds de pavé, dont le coût a été de \$163, il a de plus, fait trente-deux arpents de chemin.

La longueur totale, maintenant ouverte et propre aux voitures à roues, est de sept milles.

Le coût moyen de ce chemin a été de \$320, y compris les petits ponts.

La partie ouverte de ce chemin, est située dans le township d'Ixworth, désigné aujourd'hui sous le nom de paroisse de St. Onésime.

Le sol le long de ce chemin est partout de bonne qualité. Les bois y sont mêlés, mais sont gros et très longs. Sur les hauteurs, on trouve des roches disséminées, mais non en grande quantité.

Trois rangs d'Ixworth, (St. Onésime) sont aujourd'hui établis et habités.

“Depuis l'année dernière,” dit M. Bossé “tous les lots de terre situés auprès du chemin qui a été ouvert, ont été achetés, comme on peut savoir de M. Deguise, l'agent local.”

Ce chemin a été tracé jusqu'à la ligne provinciale, mais il importerait que les sept milles qui restent à ouvrir pour lui faire atteindre le chemin Taché fussent ouverts et complétés sous le plus court délai possible, pour donner un accès facile à ce dernier.

La paroisse de St. Onésime d'Ixworth est déjà érigée en municipalité,—On a aussi trois ou quatre écoles élémentaires, et aussi des marchands.

Une église y a été construite il y a deux ans.

“Le bled, l'orge, le seigle, etc., y sont cultivés,” dit M. Bossé, “et je n'ai pas entendu dire que ces grains aient souffert, si ce n'est que par l'échaudage.”

M. Bossé croit qu'avec \$2,400 ce chemin pourrait être ouvert jusqu'au chemin Taché

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin Arago.

Conducteur :—P. C. FOURNIER.

Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	\$300.00
Montant payé - - - - -	262.65
	<u> </u>
Balance restant - - - - -	\$ 37.35

Ce chemin commence à la ligne qui sépare le fief Lessard du township Lessard, entre les lots Nos. 18 et 19 de ce township et doit se terminer au chemin Taché, distant de 13 milles 16 chaînes et 45 mailles.

Ce chemin, commencé le 17 octobre dernier, a été ouvert sur une étendue d'un mille et trois arpents et demi, dont un mille, quoique non parachevé, peut servir aux voitures à roues.

Il a coûté tel qu'il est \$230, terme moyen, par mille, sans comprendre les ponts. Il a été construit de plus deux ponts dont le coût est de \$32.

“ L'espèce de bois au travers duquel passe la partie du chemin que je connais ” dit M. Fournier, “ est l'épinette, le sapin, le merisier, le bouleau, les aulnes et le cèdre ; tous ces bois sont d'une très belle venue et annoncent un sol riche et fertile.

“ Je suis informé que les terres adjacentes à ce chemin sont de même nature dans les 1er et 2nd rangs du township Lessard, excepté quelques montagnes qui s'y rencontrent, de peu d'étendue ; au-dessus de ces rangs, il y a quelques espaces en savanne ou plaine peu propres à la culture, mais ensuite l'on m'assure que le terrain est très propre à la colonisation jusqu'au chemin Taché, où doit se terminer le chemin projeté ; de plus les beaux bois francs qui se trouvent vers le haut du chemin Arago sont exploités depuis quelques années par un grand nombre de personnes qui y font une quantité considérable de sucre d'érable, et donnent un bon revenu à ceux qui s'en occupent. Ces endroits feront par la suite un centre pour la colonisation et l'ouverture des terres.

“ Sous le rapport de la colonisation, ce chemin est indispensable, car les quelques colons disséminés aux environs du chemin projeté ne peuvent descendre leurs produits que durant l'hiver, n'ayant aucune voie de communication soit pour aller aux moulins, vendre leurs denrées ou autres besoins indispensables, et sous le point de vue commercial, il fera un débouché qui servira non seulement à sortir des bois de commerce pour le marché de cette province, mais encore à alimenter les nombreux chantiers qui exploitent les bois de pin ou autres, sur les affluents de la rivière St. Jean, qui ne peuvent, faute de bons chemins, recevoir leurs provisions que pendant l'hiver, la plus grande partie venant du Nouveau-Brunswick et de l'état du Maine, tandis qu'avec un bon chemin le Canada profiterait de ce commerce.

M. Fournier pense qu'une somme de \$6700 serait nécessaire pour compléter ce chemin

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin Elgin.

Conducteur :—J. G. VERREAULT.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$376.59
Montant de “ de 1859	- - - - -	500.00
		<hr/>
		876.53
Montant payé	- - - - -	\$876.53

Le point de départ de ce chemin est sur le No. 27, du 1er rang d'Ashford. Ce chemin est parachevé jusqu'à la rivière Ouelle, qui passe sur le 2e rang des townships Garneau et Lafontaine. Il doit être continué jusqu'à la ligne frontière. Deux milles et seize arpents ont été ouverts et parachevés cette année. Au-dessus de treize milles et demi sont propres aux voitures d'été et le reste, à peu près 12½ milles peut être fréquenté par les voitures d'hiver.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau considérables dans les environs de ce chemin et sur lesquels on pourrait ériger des moulins de toutes sortes. Les plus considérables sont sur la rivière Ouelle, et sur une autre rivière appelée “ le Bras.” Sur chacune de ces rivières, on construit actuellement un moulin à scie. Ces deux moulins seront en opération au printemps. Dans le cours de l'été prochain, on doit ajouter une moulange à l'un de ces moulins à scie.

Vingt et quelques familles résident maintenant le long du chemin.

Outre les églises déjà mentionnées dans les rapports précédents, on en doit construire

deux autres, l'une près du lac Noir dans le township Fournier, l'autre sur le 3me rang du township Lafontaine, près du chemin Taché. Les bois de ces constructions doivent être préparés dans le cours de cet hiver.

“ Des lots,” dit M. Verreault, “ pour lesquels on aurait rien donné l'an dernier ont été vendu \$180.

L'orge, le seigle et les patates sont venus en abondance sur les terrains que traverse ce chemin, et ont été d'une qualité supérieure, rien n'y a souffert de la gelée que le produit de quelques semences tardives faites dans le but d'en obtenir le fourrage.

M. Verreault croit que \$7,500 suffiront pour compléter ce chemin.

Pour plus amples informations, voir mes précédents rapports.

COMTE DE MONTMAGNY.

Chemin de l'Anse à Giles.

Conducteur :—L. A. BEAUBIEN.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$500.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	250.00
		<hr/>
		\$750.00
Montant payé	- - - - -	300.00
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$450.00

Ce chemin commence entre les 3e et 4e concessions de la paroisse du Cap St. Ignace, et doit se terminer au chemin Taché.

Ce n'est que vers la fin d'octobre qu'il a été au pouvoir de M. Beaubien d'organiser un parti de travailleurs pour commencer l'ouverture de ce chemin, et les gelées et la neige survenues l'automne dernier, plus tôt que d'ordinaire, ont forcé ce monsieur de cesser ses travaux avant qu'il ait pu faire autant de progrès qu'il le désirait.

Cette route, telle que projetée, a à peu près quinze milles d'étendue, et sera un de ces chemins latéraux, dont le but, entre autres avantages, est de rendre plus facile l'accès aux terres qui bordent le chemin Taché.

Seize arpents seulement de ce chemin ont pu, cet automne dernier, être ouverts. De ces seize arpents, quatorze ont été parachevés.

Les travaux y seront repris dès que la saison prochaine le permettra.

Quoique l'ouverture de ce chemin ne soit avancée encore que d'à peu près un demi mille sur la 4e concession, tels sont le besoin et le désir des industriels habitants du district de Québec, de former de nouveaux établissements, que déjà des colons se sont placés sur la 5e concession, dans l'espoir que le chemin ne tardera pas à se rendre jusqu'à leurs défrichements.

Un de ces colons y a récolté cette année, 700 gerbes de blé.

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Pierre.

Conducteur :—ANTOINE TALBOT.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$103.31
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		<hr/>
		\$303.31
Montant payé	- - - - -	303.31

Ce chemin commence au bout de la route des Commissaires à St. Pierre, au sud-est de la rivière du sud, et se termine au 5e rang de Montminy.

Deux lieues et demie de ce chemin sont maintenant praticables pour les voitures d'été.
—Ce chemin n'est pas verbalisé.

Le terrain qu'il traverse et celui de ses environs est de bonne qualité et généralement plat. Les bois y sont de haute futaie, et sont léritable, lemerisier, l'épinette et le cèdre.

La récolte y a été abondante cette année.

Les gelées n'ont causé aucun dommage.

La mouche à blé est encore inconnue dans ces localités.

Quoique praticable, ce chemin n'est pas encore complété.

La population de Montminy est d'à peu près 500 âmes.

Il y a une chapelle dans ce township.

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Thomas.

Conducteur :—EDOUARD COTÉ.

Balance de l'appropriation de 1857	- - - - -	\$ 26.57
Montant de do 1858	- - - - -	800.00
Montant de do 1859	- - - - -	350.00
		\$1176.57
Montant payé	- - - - -	1161 44
		\$ 15.13

Pour point de départ et autres détails *Vide* mon rapport de 1857.

Cette route doit se terminer au chemin Taché.

Il en a été parachevé quarante arpents en 1859, dans le township Ashburton, il a coûté à peu près \$750 le mille, y compris les ponts.

Il reste encore à peu-près trois lieues de ce chemin à ouvrir, pour le faire rejoindre le chemin Taché.

M. Côté ne peut donner d'informations exactes sur les progrès de la colonisation dans les environs de ce chemin, mais il sait, dit-il, " que malgré le mauvais état des chemins, une " centaine de familles se sont déjà établies dans Montminy et Ashburton."

" Les grains," ajoute-t-il " qui ont été semés dans ces townships cette dernière année, " sont principalement le bled, l'orge l'avoine qui n'ont nullement souffert de la gelée, et dont la récolte a été très bonne.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh.

Conducteur :—PIERRE DAGNAULT.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$400.00
Montant payé	- - - - -	400.00

Pour la description de ce chemin, *Vide* le rapport de 1857.

La longueur de chemin faite cette dernière année (1859), est de vingt-trois arpents, ce qui, ajouté à ce qui l'a été antérieurement, donne une étendue de 7 milles et deux arpents actuellement propres aux voitures à roues.

M. Dagnault dit que " les progrès de la colonisation sont satisfaisants dans les envi- " rons de ce chemin, que les colons étendent beaucoup leur défrichement et que les terres " sont remarquablement productives.

" Quoique les gelées aient causé de grands dommages en diverses parties du Haut et " du Bas-Canada, et même dans les Etats Unis, il est digne de remarquer qu'elles n'en ont pas " causé partout dans le Bas-Canada."

Dans la localité où M. Dagnault a fait travailler (Armagh), il paraît que ni les grains ni les patates n'ont été endommagés par les gelées de l'an dernier.

Pour la description du terrain dans les environs du chemin, *Vide* rapports précédents

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Nettoisement de la Rivière du Sud.

Conducteur :—LÉON LORTIE.

Montant de l'appropriation de 1858 - - - - -	\$200.00
Montant payé - - - - -	200.00

Avec cette somme, M. Lortie a débarrassé la branche sud-ouest de la rivière du sud, dans le township Mailloux, qui était obstruée par des bois amoncelés en cet endroit. Ces travaux ont été exécutés sur une étendue de 20 arpents.

COMTÉS DE BELLECHASSE ET KAMOURASKA.

Chemin Taché.

Section du chemin Taché dans Bellechasse.

Conducteur :—ELIE AUDETTE.

Section du chemin Taché dans Kamouraska.

Conducteur :—HENRI GARON.

Balance des appropriations de 1858 - - - - -	\$8,500.00
Montant do de 1859 - - - - -	3,500.00
	<u>\$12,000.00</u>
Montant payé à M. Audette - \$2,900.00	
do do Garon - - 4,058.70	
	<u>\$6,958.70</u>
Balance restant - - - - -	\$5,041.30

L'ouverture du chemin Taché, dont la longueur est de deux cent neuf milles et quarante-six chaînes, et non cent quatre-vingt milles, comme il est dit dans mon précédent rapport, a été commencée simultanément dans Buckland, comté de Bellechasse, et dans Painchaud, comté de Kamouraska, M. Audette dirigeant les travaux vers l'est et M. Garon vers l'ouest. Ce mode de procéder a été adopté dans le but de donner à la population du sud du fleuve, dans le district de Québec, si empressée de former de nouveaux établissements, deux accès aux terres situées sur la ligne de cet important chemin.

Deux conducteurs, indépendants l'un de l'autre dans leur opérations respectives, ont été nommés à cette fin.

M. Audette, chargé de la conduite des travaux de la section ouest, a commencé à la ligne de division entre la seigneurie Taschereau et Buckland, et M. Garon, à l'endroit où le chemin du Mont-Carmel joint le chemin Taché, entre les 6me et 7me rangs du township Chapais.

Ces deux messieurs m'ont transmis leurs rapports respectifs, et donné des informations d'une si haute valeur, que je crois remplir un devoir en faveur de la colonisation, en citant largement leurs propres paroles.

Avant de le faire cependant, je dois en justice envers M. Garon, faire remarquer, que si ce monsieur n'a pas autant de beaux résultats à signaler, la cause en est due à l'état presque inaccessible de la section du chemin qu'il a eu à ouvrir. Le chemin du Mont-Carmel, étant la voie qui conduit à la section de M. Garon est, l'espace de plusieurs milles, à peu près impraticable et même dangereux.

Cette route du Mont-Carmel devra donc être améliorée pour faciliter les établissements dans cette section du chemin Taché, ouverte dans le comté de Kamouraska.

“ Près de deux milles ” dit M. Andette, “ dans un rapport sur les travaux qu’il a fait exécuter dans la section ouest du chemin confiée à ses soins, ont été parachevés cette année, et deux cent arpents ou un peu plus de sept milles ont été complètement ouverts à une largeur variant entre douze à quatorze pieds, en conformité des instructions que j’ai reçues.

“ C’est donc environ neuf milles que nous avons faits cette année, en comptant toutefois les quelques travaux préparatoires que nous avons fait l’année dernière, dans cette même étendue.

“ Toute la partie du chemin parachevée se trouve dans le township Buckland, et celle qui est simplement ouverte, comme susdit, se trouve partie dans Buckland et partie dans Mailloux.

“ Toute la partie faite ou seulement ouverte est également fréquentée par des voitures d’hiver et d’été, c’est un bon chemin comme il s’en trouve très peu dans les vieux établissements, environ neuf milles et demi de ce chemin sont dans cet état.

“ Le coût par mille du chemin parachevé, terme moyen, sans y comprendre les ponts, peut être de \$700, autant qu’il m’a été possible de le constater, à raison des travaux qui avaient été exécutés l’année dernière dans la même partie, pour rendre praticable jusqu’à un certain point, l’ancien chemin des colons.

“ Dans la partie du chemin faite cette année, c’est-à-dire dans une étendue de près de neuf milles, il y a 51 ponts formant, une longueur totale de deux cent cinquante-trois pieds et demi de pont, outre quatre cent quatre-vingt-six pieds de culées qui coûtent en totalité \$345 ou \$0.46 par pied de pont et culée, ou encore \$1.36 par pied de pont seulement.

“ Il y a aussi dans la même partie de chemin trente-quatre arpents et demi de fascinage et pontage, qui coûtent \$314 ou \$9.10 l’arpent.

“ Le sol de chaque côté du chemin est de bonne qualité, excellent même en certains endroits, partout propre à la culture, mais pierreux à la surface, et fortement onduleux dans les trois premiers milles ; il devient plus uni en avançant vers l’est.

“ Les rangs adjacents sont à peu près de même qualité et sont partout bons à coloniser.

“ Les avantages qu’offre le chemin Taché à la colonisation sont, d’abord, la facilité qu’il donne pour pénétrer dans cette vaste étendue de terre qui se trouve à peu de distance des anciennes paroisses, mais que le manque de chemins rendait inaccessible jusqu’à naguères. Aussi il faut voir avec quels accents de reconnaissance, ces courageux colons montrent le champ qu’ils ont défriché, qui leur appartient, dont ils sont les rois ; avec quelle espérance ils voient l’avenir ! Ils comprennent maintenant toute la différence qu’il y a entre la vie paisible et indépendante qu’ils mènent déjà, et leur vie aventureuse d’autrefois ; il ne sont plus à la merci des fluctuations du commerce, dans l’abondance un jour, le lendemain dans l’indigence.

“ Il fait plaisir à voir dans l’espace de quelques mois la forêt sombre et épaisse, remplacée par de beaux champs de grains. Déjà toutes les terres qui bordent la partie du chemin ouvert sont prises et ouvertes.

“ Les rangs plus reculés se défrichent aussi promptement, et bientôt dans toute l’étendue des townships Buckland et Mailloux, il ne restera plus un seul lot vacant.

“ Le commerce y trouvera d’excellents bois de construction que les nombreux pouvoirs d’eau qui sillonnent ces terres transporteront facilement et à peu de frais dans les anciens établissements où ils sont déjà rares.

“ Deux établissements, l’un de potasserie et l’autre de perlasse, sont en opération depuis plus d’un an, et contribuent à l’avancement de ces terres en donnant aux colons pauvres les moyens de faire vivre leurs familles en défrichant leurs terres, par la vente du *salt* et de la cendre. Je connais un colon chargé d’une famille de treize enfants, qui me racontait sa misère d’autrefois et qui me disait : “ Il y a cinq ans, j’étais souvent obligé de mendier mon pain quand l’ouvrage manquait ; je n’avais ni animaux, ni voiture ; je suis monté ici sans aucuns moyens. La providence seule, qui ne m’a jamais abandonné, m’inspirait. En arrivant je me mis à *abattre* ; mes enfants faisaient le *salt*. Nous vécumes du produit de la vente de ce *salt* pendant plusieurs mois sans trop de privations, et encouragés par l’espérance de la prochaine récolte. Le bon Dieu bénit nos travaux, la

“ première récolte nous donna le nécessaire pour toute l’année et au-delà ; la deuxième me
 “ donna encore la subsistance de ma famille, et je pus vendre deux cents minots de patates
 “ et quelques minots de grain. J’engraissai le plus beau porc qui se soit tué dans les
 “ montagnes. J’ai maintenant un cheval, des vaches, des moutons, des porcs, et des voi-
 “ tures pour me faire mener. Je remercie la providence de tant de bienfaits, et j’entre-
 “ tiens l’espoir, si Dieu me laisse vivre quelques années encore, de laisser à mes enfants
 “ outre le goût du travail, des terres capables de les faire vivre, s’ils veulent travailler.”
 “ Et combien d’autres que je pourrais citer, dont la prospérité est aussi frappante !

“ La preuve qu’on comprend aujourd’hui l’avantage qu’il y a d’aller ouvrir une terre,
 “ c’est qu’il ne se passe pas de semaines, sans que quelques familles, parties des vieilles
 “ paroisses, ne viennent s’ajouter à celles qui sont déjà résidentes.

“ Il existe de nombreux pouvoirs d’eau dont plusieurs sont déjà utilisés ; dans le
 “ townships Buckland, il y a deux moulins à farine, 4 moulins à scie en opération et 3
 “ autres en construction.

“ Dans le township Mailloux, il y a aussi 3 moulins en construction. Outre le dépôt
 “ d’ocre jaune et rouge, dont je parlais dans mon dernier rapport, nous avons remarqué cette
 “ année du cuivre à un état très pur et du pyrite de fer. Je n’entretiens aucun doute
 “ qu’une exploration faite par un homme compétent n’amènerait la découverte de plusieurs
 “ métaux ou minéraux utiles, que nous foulons souvent sans les connaître.

“ Dans les 7 milles qui n’ont été qu’ouverts cette année, comme susdit, et dans l’éten-
 “ due desquels les ponts sont faits, à l’exception de celui de la rivière du Nord Ouest,
 “ j’estimerais que l’ouvrage à faire pour parachever le chemin coûtera, au prorata du
 “ moins de la partie complétée, \$209 par mille, ou \$1,463 piastres pour les 7 milles.

“ Les grains ensemencés dans le mois de mai et jusqu’au 15 juin, n’ont souffert aucun
 “ dommage par la gelée ou les insectes.

“ Les premières gelées nuisibles aux grains se sont fait sentir vers le 10 septembre ;
 “ presque tous les grains ensemencés à temps étaient engrangés à cette époque.

“ Toute la partie du chemin parfait ou seulement ouvert, est verbalisée.”

M. Garon qui, comme je l’ai dit plus haut, a eu la surveillance des travaux qui ont
 été exécutés dans les townships Painchaud et Chapais, fait, dans le rapport qu’il m’a adressé,
 les remarques qui suivent :

“ J’ai aussi conduit les travaux du dernier (chemin Taché) de son point d’intersection
 “ d’avec le premier, sur le septième lot, et dans le fronteau qui sépare les 6e et 7e rangs du
 “ township Painchaud, en courant à l’ouest la distance d’un mille, à la ligne qui sépare ce
 “ township du township Chapais, où il suit la dite ligne au nord-ouest, la distance d’envi-
 “ ron quatorze arpents, jusqu’au fronteau des 2e et 3e rangs de ce dernier township, et
 “ de là au sud-ouest, jusqu’au poteau du dix-septième mille, sur le 41e lot du dit town-
 “ ship. Cinq milles et un-cinquième du chemin Taché, au lieu de cinq milles et un tiers
 “ (tel que dit dans mes précédents rapports), ont été ouverts sous ma direction.

“ Quatre milles du chemin Taché peuvent être fréquentés par des voitures d’été, et
 “ un mille un cinquième par des voitures d’hiver.

“ Le coût du mille de chemin parachevé, terme moyen, y compris les dépenses acces-
 “ soires, la valeur des outils et du matériel restant, est de neuf cent cinquante piastres
 “ (\$950.)

“ Le sol le long de la partie ouverte du chemin Taché, est généralement d’une bonne
 “ qualité, offrant les variétés d’argile sablonneux, de terre jaune et grise, cette dernière
 “ communément appelée, terre à grain ou terre rapportée ; mais plus ou moins pierreux en
 “ plusieurs endroits. Les mêmes variétés, suivant certains rapports, se rencontreraient
 “ en arrière avec les mêmes accidents. Le sol, tant dans le voisinage du chemin qu’en
 “ s’en éloignant, est accidenté à droite et à gauche de plusieurs petits lacs, et de montagnes
 “ plus ou moins susceptibles de défrichements, sur quelques unes desquelles se
 “ rencontrent des érablières. Les terres le long de ce chemin étant généralement d’une
 “ assez bonne qualité, je crois qu’on y commencera des défrichements aussitôt que le che-
 “ min du Mont-Carmel sera suffisamment amélioré pour y permettre un accès facile.

“ Il n’existe aucun pouvoir d’eau le long de cette partie du chemin, mais il s’en ren-
 “ contre de chaque côté, à cinq et deux milles, le long du chemin Mont-Carmel.”

COMTÉ DE DORCHESTER.

Chemin de Frampton à Buckland et Ware.

Conducteur :—JOHN DILLON.

Balance de l'appropriation de 1858- - - - -	\$205.35
Montant payé - - - - -	272.90

L'étendue de chemin ouvert en 1859, a été à peu près de soixante-et-deux chaînes. La longueur totale du chemin ouvert est maintenant d'à peu près cinq milles et un tiers, propres aux voitures d'été.

Il commence au chemin ouvert entre les 10e et 11e rangs de Frampton, et a été complété jusqu'au 6e rang de Buckland.

Il a coûté, terme moyen, \$148 par mille sans les ponts.

Les avantages que ce chemin a procuré à la colonisation sont tels que toute terre au sud-est de sa ligne, jusqu'à celle qui divise Standon de Buckland, a été prise par les colons, jusqu'où le chemin est praticable pour les voitures d'été.

Une grande quantité de bois de service a été enlevé, depuis vingt-cinq ans, des localités à travers lesquelles ce chemin a été ouvert. Mais suivant M. Dillon, il en reste encore suffisamment pour les besoins futurs des colons.

Les colons ont construit une église l'an dernier, dans le township de Standon, et ils y ont l'office divin une fois le mois. Il y a quatre églises dans Frampton, dont deux catholiques et deux protestantes.

Il y a de plus une église protestante dans Standon.

Par une erreur que la presse des affaires dans ce bureau peut expliquer, il a été payé à M. Dillon une somme de \$67.55 au-dessus du montant de l'appropriation. Une indemnité qu'il a fallu payer à madame veuve Stearns, pour le droit de passer le chemin sur sa propriété, et qui a été longtemps sous considération, a contribué à cette erreur. Comme toute la somme a été complètement employée sur le chemin, et à payer la dite indemnité par M. Dillon, je vous prie de vouloir bien faire en sorte que cette somme soit remboursée.

COMTÉ DE DORCHESTER.

Chemin de Baleyporeen.

Conducteur :—JOSEPH FOURNIER.

Montant de l'appropriation de 1858 - - - - -	\$400.00
Mantant payé - - - - -	392.51
Balance restant - - - - -	\$ 7.49

Pendant le cours des travaux que M. Fournier a conduits pour améliorer les côtes de Baleyporeen, ainsi qu'une partie du chemin du 9e rang de Frampton, ce montieur m'a écrit que ses améliorations progressaient d'une manière satisfaisante, et j'ai lieu de croire que le rapport qu'il me transmettra relativement à tous les travaux dont il a eu la surveillance, ne manquera pas de donner tous les renseignements désirables.

COMTÉ DE DORCHESTER.

Chemins dans St. Edouard de Frampton et Cranbourne.

Conducteur :—JOHN DUFF.

Montant des appropriations de 1858 et 1859 - - -	\$1000.00
Montant payé - - - - -	\$1000.00

Les travaux qui ont été exécutés dans ces deux localités ont été 1o. Des améliorations dans le chemin situé entre les 3e et 4e rangs de Frampton ; 2o Des améliorations dans les

7 premiers rangs de Cranbourne ; 3o. L'ouverture d'un nouveau chemin, en continuation du précédent ; 4o. L'ouverture d'une nouvelle route entre les 1er, 2e et 3e rangs de Framp-ton, aboutissant à St. Joseph ; 5o. L'amélioration d'une route à travers sept rangs de la paroisse, et allant à Ste. Claire ; 6o. La continuation d'un chemin entre les 7e et 8e rang de Cranbourne où les colons prennent beaucoup de terres ; 7o. L'amélioration d'un passage marécageux entre les 5e et 6e rangs de Cranbourne ; 8o. L'ouverture d'un nouveau chemin à l'extrémité de la paroisse pour donner une sortie à un certain nombre de colons.

Le révérend M. Odilon Paradis, ami zélé de la colonisation, m'écrivait à la date du 25 janvier dernier :

“ Voilà en peu de mots, dit ce monsieur, les travaux exécutés dans nos endroits, et je ne doute pas que ce vus soit une grande joie d'apprendre que tout a été fait avec si peu d'argent, cela est dû à la coopération volontaire que mes braves paroissiens ont si généralement apportée pour montrer qu'ils comprennent ce que l'on fait pour eux.

“ Pour répondre maintenant aux autres questions posées dans votre circulaire, je dois vous dire que le chemin ouvert dans Cranbourne, à travers les 8e et 9e rangs, atteindrait la longueur d'environ 16 milles pour joindre le chemin Kennebec en parcourant le reste de Cranbourne et partie de Watford et de Linière, ou une longueur de 23 milles en lui faisant traverser tout Watford, partie de Metgermette et de Linière.

“ M. Paradis dit que l'ouverture de ce chemin offrirait aux colons les terres les plus belles et les plus avantageuses peut être du Canada entier, où les colons se rendraient en foule, vû la libéralité du gouvernement, qui vend ses terres à 1s. 6d. l'acre tandis que les grands propriétaires demandent 15s. et plus!

“ Aussi,” dit M. Paradis, “ dès qu'on eût commencé à améliorer les chemins, a-t-on vu venir immédiatement des colons en grand nombre.

“ A mon arrivée dans la paroisse il y a 3 ans, à peine y avait-il une dizaine de familles canadiennes, aujourd'hui on en compte 72. A Cranbourne, plus de 40 jeunes gens sont venus, me dit-on, de St. Joseph et de St. François, visiter les terres cet automne et attendent que les chemins soient ouverts pour le trajet en été pour venir s'y établir. Personne ne doutera que cette augmentation ne soit due aux facilités des communications.

COMTÉ DE BEAUCE.

Chemin de Shenley.

Conducteur :—ADRIEN BLOUIN.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$600.00
do do do 1859	- - - - -	800.00
		1,400.00
Montant payé	- - - - -	\$1,400,00

Le chemin Shenley part du chemin Lambton par une route qui commence sur le No. 20 du 7me rang de Forsyth et qui se termine à l'extrémité ouest de la ligne qui divise le rang double de Shenley, telle que tirée par M. l'arpenteur Antoine Gagnon, en 1857. De ce point le chemin Shenley se prolonge, en suivant cette ligne comme chemin de front, jusqu'à la ligne qui divise les 5me et 4me rangs du township de ce nom.

Six milles de ce chemin ont été ouverts en 1859, et sont propres à l'usage des voitures à roues.

Ce chemin a été ouvert dans une forêt de cèdre et de sapin, ce qui en a dû rendre la confection coûteuse.

Il a coûté \$222, y compris les ponts et pontages, par mille.

Il n'y a eu, dans la partie faite, qu'un seul pont un peu considérable, de quarante pieds de long, et dont le coût a été de \$40. Les pontages ensemble sont de la longueur d'à peu près un mille, ils ont été couverts de fascines et de terre et sont évalués par M. Blouin à \$100.

D'après les rapports qui me sont fournis, le township Shenley aurait un sol très-fertile. On trouve dans ce township de beaux bois francs et aussi de très belles sucreries.

Il y existe un pouvoir d'eau sur lequel on a déjà construit un moulin à farine et un autre à scie.

“ La colonisation a fait des progrès assez rapides depuis six ans,” dit M. Blouin, “ dans Tring, Forsyth et Lambton, et la population s’y est accrue dans cet espace de temps d’au moins trois mille âmes.

“ Quant à Shenley, qui n’est habité que depuis trois ans, on y compte aujourd’hui environ trente familles, formant une population d’au moins 200 âmes.

“ Les grains recueillis en plus grande quantité, dans ce township et ses environs, sont le seigle, l’orge et l’avoine qui n’ont subi presque aucun dommage cette année et dont la récolte a été abondante.

“ Les premières gelées se sont fait sentir en octobre. Le chemin dont je conduis les travaux est verbalisé.”

M. Blouin croit qu’il faut au moins \$2,000 pour achever ce chemin.

COMTÉ DE MÉGANTIC.

Chemin de Glenloyd.

Conducteur:—THOMAS LLOYD.

Balance de l’appropriation de 1858	- - - - -	\$ 500.00
Montant de l’appropriation de 1859	- - - - -	500.00
		<hr/>
		\$1000.00
Montant payé	- - - - -	200.00
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$ 800.00

Le chemin de Glenloyd commence au chemin Lambton, près de l’église de St. Ephrem dans le township de Tring, et se termine au chemin de fer dans Nelson.

Il est ouvert jusqu’à la ligne qui divise les 9e et 10e rangs de Leeds, à peu près vingt-quatre milles, mais non ouvert sur le 9e rang, depuis la ligne de division des 9e et 8e rangs de Leeds; il est encore ouvert jusqu’au chemin de fer, à peu près seize milles.

Il est conséquemment ouvert dans toute son étendue moins un mille; la ligne de ce chemin passe dans Tring, Thetford, Broughton, Leeds, Inverness et Nelson.

Une section de ce chemin, d’à peu près un demi mille, en savane dans Nelson, a été presque parachevée en 1859, et une autre section d’à peu près une égale étendue, était aussi améliorée en grande partie, lorsque la sévérité de la saison a fait arrêter les travaux.

La partie qui se trouve entre le chemin de fer, dans Nelson, et la rivière Thames, distance d’à peu près onze milles, est fréquentée par les voitures à roues, quoique deux ou trois petites parties soient non achevées et quelque fois impassables. Une autre partie du chemin, laquelle se trouve entre la rivière Thames et le chemin Craig, distance d’à peu près six milles, ne peut servir qu’aux voitures d’hiver seulement.

Quant à d’autres informations qui m’ont été fournies par M. Lloyd, relativement aux mines de cuivre qui sont actuellement exploitées dans Leeds, et aux avantages locaux et généraux que procurerait ce chemin s’il était complété, je prends la liberté de vous référer à mes précédents rapports.

“ Il n’y aucune partie de ce chemin ” dit M. Lloyd “ qui soit parfaitement finie. Une “ étendue de onze milles de long, c’est-à-dire depuis le chemin de fer, dans Nelson, jusqu’à “ la rivière Thames, peut être faite à raison de \$100 à \$120 par mille. Depuis la rivière “ Thames jusqu’au chemin Craig, dans Leeds, en suivant la route actuelle, il faudrait au “ moins \$200 par mille pour faire le chemin, mais en faisant un léger changement dans la “ direction de la ligne actuelle pour atteindre la ligne de division entre Inverness et Nelson, “ une plus petite somme suffirait, et un meilleur chemin serait obtenu.—Cette dernière “ section de chemin a six milles de long à peu près. Ensuite, depuis le chemin Craig, en “ suivant le chemin de Broughton, à peu près deux ou trois milles, et continuant de là “ jusqu’à la ligne de Thetford, la somme de \$100 à \$200 par mille, suffirait pour faire un

“ chemin propre aux voitures d'été d'à peu près six milles de longueur, et de ce dernier point jusqu'à Tring, distance de dix-huit milles, il faudrait de \$400 à \$500 par mille ; c'est-à-dire (\$11,170) onze mille cent soixante et dix piastres pour compléter le chemin sans y comprendre les ponts.

“ La population le long de la ligne de ce chemin s'est de beaucoup augmentée durant les six dernières années. Dans Nelson, un grand moulin à scie a été construit pour y manufacturer des madriers pour le marché de Québec, et donne de l'emploi à vingt-cinq ou trente chefs de famille.

“ Dans Inverness et Leeds, l'augmentation de la population a été de 20 ou 25 par cent.

“ Dans Nelson et Thetford, depuis les six ou sept dernières années, la population, dans ce même temps, a dû augmenter du double, et ce n'est probablement pas trop avancer que de dire que, si ce chemin était complété de manière à procurer une voie propre aux voitures à roues entre le chemin de fer et les régions minérales de Leeds et d'Inverness, la population augmenterait plus en deux années qu'elle ne l'a fait dans les six précédentes.”

Le chemin de Glenloyd a été commencé en 1856. Il est une des plus importantes voies des townships de l'Est. Il met en communication par la ligne la plus courte, le chemin de fer de Québec et celui de Lambton, qui lui-même est un débouché pour Tring, Forsyth, Lambton, Chenley, Dorset, Gayhurst, où la colonisation fait de rapides progrès.

Le but principal de l'ouverture de ce chemin était de procurer aux townships ci-dessus nommés, une voie facile entre ces localités et Québec, et aussi de favoriser en même temps les établissements dans Tring, Thetford, Broughton, Leeds, Inverness et Nelson.

Trois années se sont écoulées depuis le commencement de son ouverture, et durant cet espace de temps, des établissements se sont formés sur la ligne de ce chemin et ses environs ; de nouveaux intérêts dans la localisation du chemin ont surgi, chacun le croyant mieux placé dans un lieu que dans un autre. Cette divergence d'intérêts a produit quelque doute sur l'utilité réelle de sa position actuelle.

Dans le but de peser tous ces intérêts, et de rendre justice aux colons, sans perdre de vue l'objet principal du chemin, celui de favoriser le plus généralement possible la colonisation des townships de l'Est, les travaux n'ont été exécutés cette année que sur une partie du chemin, dans Nelson, tel que mentionné dans cet article, à l'égard de laquelle il ne pouvait y avoir de contestation.

Dès que la saison prochaine le permettra, les réclamations des diverses parties intéressés ayant été prises en considération, les lieux seront visités, et rapport vous sera soumis sur les représentations des individus et les faits relatifs aux terrains, conformément aux instructions que vous avez transmises à ce bureau.

COMTÉ DE MÉGANTIC.

1o.—*Chemin de Ste. Sophie.*

2o.—*Chemin de Somerset au lac William.*

Conducteur :—F. L. POUDRIER.

Montant de l'appropriation de 1857, pour le 1er chemin - - - - -	\$600.00
Montant de l'appropriation de 1859, pour le 2nd chemin - - - - -	200.00
	<hr/>
	800.00
Montant payé - - - - -	799.40
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$ 00.60

Le chemin de Ste. Sophie, long d'environ 1½ mille, a son point de départ au chemin situé entre les 10e et 11e rangs de Somerset, sur le lot No. 30, traverse le 11e rang ainsi que l'augmentation de ce township, et se termine au chemin qui divise les 5e et 6e rangs de la paroisse de Ste. Sophie d'Halifax, à un point vers le milieu du front du lot No. 28.

Ce chemin est entièrement terminé sur une largeur de 20 pieds, avec de bons fossés dans les savanes et une couche de sable et gravois sur les pontages.

Un pont de 30 pieds ainsi que onze autres petits ponts y ont été construits.

La somme de \$200 appropriée pour le chemin de Somerset à Halifax (chemin Poudrier), a été employée en travaux d'améliorations, mais pour en faire un bon chemin, il a fallu l'aide de la municipalité de Somerset qui y a mis un grand nombre de journées de travail.

Ce chemin est fréquenté par un grand nombre de voyageurs ; il est la seule sortie des townships d'Halifax Nord et Sud, Ireland, la partie nord-ouest de Wolfestown, partie d'Invenness et de Somerset.

COMTÉS DE NICOLET ET D'ARTHABASKA.

Chemin de la Grande Ligne d'Aston.

Conducteur :—JEAN VIGNEAU.

Balance de l'appropriation de 1857	- - - - -	\$44.00
Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	600.00
		<hr/>
		644.00
Montant payé	- - - - -	609.65
		<hr/>
Balance restant	- - - - -	\$34.35

Le chemin de la grande ligne d'Aston est divisé en deux sections. La première de ces sections, établie par un procès-verbal du conseil municipal du comté d'Arthabaska, daté du 24 octobre 1856, commence à la frontière de la concession dite Pays Brûlé, dans la paroisse de St. Célestin, à 30 arpents au nord-est de l'église, et se termine à la ligne qui sépare les 11e et 12e rangs d'Aston, entre les Nos. 16 et 17.

La seconde section commence où finit la première, court dans la même direction, et se termine au point où elle rencontre la ligne qui divise Aston et l'augmentation de Bulstrode ; elle a été verbalisée par le conseil municipal d'Aston, le 1er juin 1858. Ces sections, quoiqu'ayant encore besoin de beaucoup d'améliorations, sont néanmoins praticables dans toute leur longueur.

Ce chemin traverse le township d'Aston et le partage en deux parties égales, il paraît devoir être par sa liaison avec d'autres routes, la voie la plus courte qu'il y ait entre les Trois-Rivières et le Grand Tronc.

En 1859, on a travaillé à réparer les parties les plus mauvaises, et, pour éviter de presser les colons de faire la deuxième partie, il a été ouvert une route de sept arpents et quatre perches de longueur, entre les 11e et 12e rangs pour mettre la première section en communication avec un chemin déjà ouvert par M. Joseph Prince, sur une ligne parallèle à celle de la 2e section.

Un cours d'eau d'à peu près une lieue de long, pour égoutter la partie du chemin qui traverse une savane qui se trouve sur les 5e et 6e rangs, et sept autres cours d'eau pour assécher divers autres lieux, formant ensemble 75 arpents d'étendue, ont été ouverts en 1859 ; et il a été fait ainsi que plusieurs ponts et pontages.

Des côtes et des cours d'eau ont été réparés dans la partie du chemin fait ici-devant par M. Prince.

L'abondance des pluies de l'automne dernier n'a cependant pas permis de faire autant de ces travaux qu'on le désirait. On a aussi élevé avec des corps d'arbres, couverts de fascines et de terre, quelques parties du chemin avoisinant la rivière Blanche, pour les soustraire aux inondations. L'utilité des travaux d'égoût qui ont été exécutés a été amplement prouvée durant les grandes pluies de l'automne dernier.

“ Le township d'Aston, dit M. Vignau, comprend une étendue de 15 milles en longueur, sur une largeur moyenne de 8 milles. Il est sillonné dans toute la longueur par la petite rivière Blanche, dont les environs sont très fertiles.

“ Le sol en grande partie est un sable argileux facile à cultiver et très productif. Il s’y trouve deux savanes d’une certaine étendue,—elles seraient susceptibles de culture si elles étaient égouttées.

“ Le bois dominant est l’épinette rouge et la pruche. On y trouve aussi l’érable, la plaine, l’orme, le chêne, le noyer, le bois blanc, le pin, etc.

“ Dans le 8e rang se trouve une élévation d’un mille et demi carré, couverte de la plus belle érablière que l’on puisse voir.

“ Le township de Bulstrode, voisin d’Aston, est un excellent township. On y trouve des terres d’une qualité supérieure. Malheureusement les inondations de la rivière Nicolet viennent de temps en temps causer des dommages aux récoltes. Bulstrode est le premier township des *Bois Francs*, où s’est dirigée l’émigration des anciennes paroisses.

“ Il y a trente ans que le premier défrichement y a été fait, mais le manque de communication avec les autres établissements a jeté le découragement parmi les colons. Jusqu’à l’ouverture du chemin de la grande ligne, les colons n’avaient aucune issue pour sortir de leur prison. Bulstrode est un des townships les plus arriérés, malgré qu’il soit un des plus anciennement habités. On peut en dire autant de Horton, avec cette différence que le sol paraît n’y être pas aussi bon généralement. Wendover est un bon township, il est en voie de progrès, on y a déjà fait des établissements importants.

“ Ce chemin donne le moyen de tirer parti d’une quantité de bois de toute espèce ; il facilite l’établissement des terres ; il donne une sortie aux colons d’Aston, Arthabaska, Bulstrode, Horton, Warwick, et des autres townships situés en arrière, jusqu’au lac Aylmer. Sans aucun doute, si ce chemin eût été ouvert il y a dix ans, on verrait dans Aston et les townships voisins, des établissements nombreux et prospères.

“ Il y a dans Aston 7 ou 8 pouvoirs d’eau, dont deux sont considérables ; les seules mines connues jusqu’à ce jour sont des traces de minerai de fer.

“ D’ici à quatre ou cinq ans, la population aura certainement doublé et peut-être même d’avantage.”

Depuis deux ans, Mgr. l’Evêque des Trois-Rivières a fait désigner et fixer le site de cinq nouvelles chapelles, qui sont destinées à être le centre d’autant de paroisses dans Aston, Horton et Warwick.

Trois de ces paroisses sont déjà érigées canoniquement ; les deux autres le seront bientôt.

Quatre de ces nouvelles chapelles sont actuellement en construction.

Le blé, l’avoine et le sarrasin sont les grains généralement cultivés. Aucun dommage n’a été causé par la gelée cette année ni par les insectes.

M. Vigneau croit qu’il faut \$2,000 pour achever ce chemin.

COMTÉ D’ARTHABASKA.

Chemin de Maddington.

Conducteur :—VENANT ST. GERMAIN.

Balance de l’appropriation de 1858	- - - - -	\$187.37
Montant de do 1859	- - - - -	120.00
		307.37
Montant payé	- - - - -	\$260.37
		\$47.00

Ce chemin qui était ouvert l’an dernier, et rendu praticable pour les voitures d’été dans toute son étendue, a été amélioré cette année dernière par M. St. Germain, qui y a fait de plus quatre ponts. Il n’est pas encore aussi bon qu’on le désire, et M. St. Germain, croit qu’une somme de cent piastres, jointe à la balance restant non employée, suffirait pour le compléter.

Le chemin de Maddington est, sans contredit, une des voies principales des townships de l’Est, situés dans le district de Trois-Rivières ; ce chemin qui commence à Ste. Gertrude,

à peu près vis-à-vis la ville de Trois-Rivières, établit une communication à travers un excellent terrain, entre cette ville et les établissements de la rivière Bécancour, dans Maddington.

J'ai dans mes précédents rapports, fait mention des magnifiques pouvoirs d'eau que possède M. St. Germain, dans ce township.

Ces immenses pouvoirs d'eau, promettent d'acquérir, sous peu de temps, une valeur considérable, et auront sans le moindre doute, une bien grande influence sur la prospérité des localités voisines, lorsque les circonstances commerciales et industrielles, en rendront l'exploitation plus facile et plus lucrative.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemins de Chester, Est et Ouest.

Conducteur :—E. G. PARADIS.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$200.00
Montant payé	- - - - -	200.00

M. Paradis a exécuté des travaux dans ce chemin, sur lesquels je ne puis donner de détails, n'en ayant pas encore reçu moi-même.

Je puis cependant dire que M. Paradis a obtenu de l'aide, de la part de quelques colons, dans les travaux d'ouverture de ce chemin.

Le zèle et l'intelligence de M. Paradis me donnent lieu d'espérer que son rapport que je recevrai probablement avant longtemps, me fera connaître d'heureux progrès de sa part.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin de Stanfold et Bulstrode.

Conducteur :—RAPHAEL RICHARD.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$200.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	100.00
		<u>\$300.00</u>
Montant payé	- - - - -	300.00

Ce chemin part de la ligne de division de Stanfold et Bulstrode, sur le lot No. 1, et se termine sur le 12e lot du 11e rang de Bulstrode.

Trois milles ont été ouverts en 1859, et sont passables, quoique difficilement, pour les voitures d'été.

Les terrains que traverse ce chemin sont bons mais difficiles à défricher.

Les bois qu'on y trouve sont la pruche, l'épinette et des bois francs.

Presque toutes les terres qui bordent ce chemin ont été prises, et sont en partie occupées depuis qu'il a été ouvert. A six arpents du chemin on trouve un pouvoir d'eau.

Les grains recueillis en plus grande quantité dans les environs de ce chemin, sont le bled et l'avoine, et M. Richard croit que ni les gelées ni les insectes n'ont attaqué ces grains.

Ce chemin est verbalisé.

M. Richard croit que \$300 par mille suffiraient pour le compléter.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin Craig.

Conducteur :—J. R. MURPHY.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$200.00
Montant payé	- - - - -	200.00

Le chemin Craig est trop bien connu, pour qu'il soit nécessaire d'en donner une description.

Les travaux qui y ont été faits en 1859, par M. Murphy n'ont été que des réparations. Deux milles à peu-près de ce chemin, dans le township de Tingwick, ont été réparés.

Dans les informations que M. Murphy a eu la bonté de me donner relativement aux townships de l'Est, ce monsieur dit : " Il y a eu une grande augmentation dans la population de Tingwick, ainsi que dans Chester, Warwick, Ham et Wotton, durant les six dernières années, non par l'immigration d'Europe, mais par celle des habitants français des seigneuries principalement, lesquels forment une classe de bons colons par leur sobriété et de leur industrie. Le bois de service dans Tingwick n'a pas été entièrement enlevé et il en reste encore assez pour les besoins locaux."

Il y a un presbytère de construit dans Tingwick. Le site d'une église y a été fixé, et le contrat pour y bâtir une église en pierre a été donné.

Le township a été érigé en paroisse par les autorités civiles, sous le nom de St. Patrice de Tingwick.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin Craig.

Conducteur:—J. EMERSON.

Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	\$200.00
Montant payé - - - - -	170.18
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$29.82

M. Emerson a été chargé de faire certaines réparations dans le chemin Craig; à part quelques légères réparations faites en 1858 par les autorités municipales dans cette section du chemin Craig, aucun travail n'y avait été exécuté depuis plusieurs années.

En 1859, M. Emerson a réparé 7 milles du chemin Craig, dans le township de Chester.

Il y a de plus construit un pont de quinze pieds de longueur, et qui a coûté \$10. Il a été aussi obligé d'y faire cent quatre-vingt pieds de fascinage au prix de \$20.

Je dois faire remarquer que le chemin Craig, quoi qu'ouvert et verbalisé depuis nombre d'années, est dans un tel état d'abandon que M. Emerson croit qu'il faudrait \$2,000 encore pour le réparer, sans y comprendre les ponts. Malgré le mauvais état de cette importante voie, M. Emerson dit que la population a augmenté de 50 par cent dans Chester, Halifax, Wolfstown, Ham et Tingwick.

Il y a une église de construite dans Chester, deux dans Halifax, et le site d'une autre a été marqué dans le township de Ham.

COMTE D'ARTHABASKA.

Chemin de la station d'Arthabaska à Aston.

Conducteur:—A. STEIN.

Montant de l'appropriation de 1859 - - - - -	\$200.00
Montant payé - - - - -	\$200.00

Le montant de cette appropriation a été employé à réparer les parties les plus mauvaises de ce chemin dans Bulstrode.

Dans une visite que j'ai faite sur ce chemin, dans le mois d'août dernier, j'ai pu voir que les travaux faits jusqu' alors étaient bien exécutés, et je suis persuadé que le rapport que je recevrai probablement avant longtemps, donnera des renseignements satisfaisants sur ce qui aura été fait subséquemment.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin de Warwick et Tingwick.

Conducteur :—W. FARWELL.

Balance de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$200.00
Montant de " de 1859	- - - - -	750.00
		950.00
Montant payé	- - - - -	\$950.00

Ce chemin commence dans Warwick à l'établissement du capitaine Héroux, entre les 7e et 8e rangs, sur la ligne qui divise les Nos. 12 et 13, et suit cette dernière ligne, passant par le dépôt du chemin de fer, dans Warwick, jusqu'à la ligne de division entre les 1er et 2nd rangs de Tingwick ; de ce dernier point, il traverse obliquement les Nos. 13 et 14, 15, 16, 17 et 18, jusqu'au 4e rang de ce même township, de là il passe entre les lots Nos. 18 et 19, jusqu'à la ligne entre les rangs 4 et 5, croisant là le chemin Craig, et suivant le même cours entre les mêmes Nos. 18 et 19, à travers les 5e et 6e rangs, et partie du 7e où il joint le chemin appelé " Hallstown Road."

L'étendue de ce chemin, depuis le village Héroux jusqu'au chemin de Hallstown, est d'à peu près quinze milles, en y comprenant deux sections de vieux chemins en partie ouverts.

Depuis l'automne de 1858, M. Farwell a ouvert au-delà de dix milles de chemin à travers la forêt, et de plus, il a réparé la section de l'ancien chemin.

Ces dix milles ouverts par M. Farwell, l'ont été en chemin d'hiver ; le vieux chemin est propre aux voitures d'été.

Deux ponts devront être construits et coûteront \$200.

Ce chemin a été verbalisé.

Le terrain que traversera ce chemin est couvert de bois francs en plus grande partie, et est propre à y faire des établissements, mais la partie ouest de Warwick contient des savanes dont cependant le fonds est bon quand il est égoutté.

Ce chemin donne accès à une grande étendue de bonne terre en bois debout, et qui pourra recevoir un grand nombre de colons.

On trouve d'excellents pouvoirs d'eau auprès de la ligne du chemin. On y rencontre aussi d'excellente pierre à chaux.

Il y a dans ces localités une grande quantité de bois de service pour les besoins du colon.

Une place d'église a été fixée l'an dernier au village Héroux, sur ce chemin, et on se propose d'en commencer la construction l'été prochain.

M. Farwell croit que pour compléter ce chemin il faudra \$300 par mille.

COMTES D'ARTHABASKA ET DRUMMOND.

*Chemins d'Arthabaska et Drummondville.*Conducteurs : { JAMES GOODHUE, JR.
R. S. MILLER.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$1,000.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	750.00
		\$1,750.00
Montant payé	- - - - -	1,750.00

Ce chemin a 32 milles de longueur. De Drummondville à la station du chemin de fer, à Arthabaska, vingt-cinq milles ont été ouverts ou améliorés en 1859—aucune partie de ce chemin n'a été complétée. Les voitures d'hiver peuvent passer sur toute l'étendue du chemin. Les voitures à roues ne peuvent pas aisément passer sur la partie de ce chemin qui adjoint le chemin de fer à Arthabaska.

Dans la section du chemin qui joint Drummondville, il y a une partie de complétée, mais je n'ai pas été informé de son étendue.

Trois milles de ce chemin sont dans Arthabaska, onze milles dans Warwick, deux milles dans Horton, et le reste de l'étendue se trouve dans Simpson et Wendover jusqu'à Grantham.

Deux cent quatorze pieds de pont ont été construits, et ont coûté \$134.

Un autre pont de 65 pieds de long a coûté \$55.

Les détails qui précèdent ne se rapportent principalement qu'à la partie du chemin qui avoisine la station d'Arthabaska.

Je n'ai pas reçu sur l'autre section de ce chemin les informations que j'ai désiré. Ce chemin, quand il sera complètement ouvert, aura l'effet de faire établir une étendue de terrain d'une longueur de trente milles, presque entièrement inhabitée.

Il réunira la partie ouest du district d'Arthabaska au chef-lieu, par une voie moins longue de douze milles que celle d'aujourd'hui. Il traverse le chemin de la compagnie des terres de l'Amérique du Nord, et sera avant longtemps une des principales voies des townships.

Plusieurs bons pouvoirs d'eau se trouvent sur la branche sud de la rivière Nicolet, ainsi que dans les 2e, 3e et 4e rangs de Ham.

On trouve aussi un pouvoir d'eau, aussi bon qu'on le peut désirer sur la rivière du Loup, près du chemin.

De la pierre à chaux d'une qualité inférieure se rencontre dans ces localités.

“Plusieurs ruisseaux, dont les eaux sont de couleur rougeâtre ont été remarqués, et semblent indiquer,” dit M. Goodhue, “la présence de quelques métaux. Presque tous les bons lots dans Arthabaska sont pris, et il est question de faire plusieurs subdivisions pour rencontrer les besoins des colons.

“Beaucoup de nouveaux colons s'établissent le long de cette section du chemin, qui joint Arthabaska.

“Dans la partie de Wolfestown, joignant Chester et Halifax, la partie sud-est de Tingwick, la partie sud-ouest de Halifax, ainsi que dans Ham sud, dans presque tout Chester, et au nord et au sud de *Craig's Road*, et aussi sur toute l'étendue du chemin Pacaud, entre les chemins Craig et Gosford, on voit une population pauvre mais courageuse se presser pour y former des établissements.

De grandes quantités de bois de service ont été enlevées de plusieurs de ces townships, sur la rivière Nicolet etc., etc., depuis vingt ans, mais M. Goodhue croit qu'il en reste encore beaucoup pour l'usage des colons.

Il est question de bâtir une église dans Tingwick, et une autre dans Warwick.

Il faudrait probablement \$4,000 à \$5,000 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE DRUMMOND.

Chemin du dixième rang de Durham.

Conducteur :—ASA LEIGHTON.

Montant de l'appropriation de 1859 - - - - - \$300.00

Montant payé - - - - - \$300.00

Ce chemin commence au chemin de Hughes et se termine à celui de Ployart, dans Durham. Il a huit milles de long; deux milles ont été ouverts en 1859. Deux ponts ont été construits formant ensemble quarante-cinq pieds, et aussi quarante perches de pontage sur terre.

Ce chemin a été verbalisé par les autorités municipales, et il a été pourvu à son entretien futur.

Tout le terrain auprès de ce chemin est établi.

Ce chemin donne une voie directe de Drummondville, Wickham, etc., à la station du chemin de fer dans Durham. Une grande partie du bois de service dans le township de Durham a été enlevée, mais il en reste encore assez pour les besoins actuels.

La mouche à bled y a fait des dommages généralement, mais la première récolte n'a pas souffert.

COMTE DE WOLFE.

Chemin de Weedon à Tingwick.

Conducteur :—CHARLES TANGUAY.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$400.00
do do 1859	- - - - -	300.00
		<u>\$700.00</u>
Montant payé	- - - - -	300.00
		<u>\$400.00</u>
Balance restant	- - - - -	\$400.00

Le point de départ de ce chemin est sur la ligne de division des 5e et 6e rangs de Weedon, entre les lots Nos. 8 et 9, et suit cette même ligne jusque sur les Nos. 5, 4 et 3, 2e et 1er rangs de ce township jusqu'à la ligne de Weedon et Tingwick, où il se termine en se joignant à un chemin ouvert, il y a quelques années, par la compagnie des terres dite "British American Land Compagny."

Le chemin de Weedon a été ouvert cette année dans toute son étendue, c'est-à-dire sur une longueur de 5 milles en chemin d'hiver, dont 3½ milles ont dix pieds de largeur et 1½ mille, vingt pieds ; ce dernier mille et demi pourrait être fréquenté par les voitures d'été.

La nature des terrains que traverse ce chemin est variable ; en quelques localités, on remarque de la terre noire à la surface et le sous-sol est de glaise bleue. En d'autres localités, le sous-sol est de terre grise ou de sable. Les bois y sont variés aussi comme les terrains ; on y trouve l'épinette, le cèdre, l'érable et le merisier.

Les établissements dans le township de Weedon ne sont pas anciens, et ont acquis cependant une haute valeur. Le terrain et les bois sont dans ce township d'une excellente qualité.

La rivière St. François qui traverse ce township était autrefois abondante en excellents poissons, et surtout en gros éturgeons. Le barrage de cette rivière, opéré pour divers objets, y a presque anéanti la pêche, qui était pour les colons une ressource de la plus haute importance.

Il existe un pouvoir d'eau sur ce chemin.

La population de Weedon, depuis les six dernières années, a augmenté de deux tiers.

Les colons y ont bâti une chapelle au sixième rang, et espèrent y avoir cette année un prêtre résidant.

Il existe auprès de l'église un moulin à scie et à farine.

Les grains qu'on y récolte en plus grande quantité sont le sarrasin, l'orge et l'avoine.

M. Tanguay croit qu'il faudrait une somme de \$1,600 pour compléter ce chemin dans toute sa longueur, mais je dois ajouter qu'un pont sera nécessaire pour traverser la rivière St. François qui passe entre les 3e et 4e rangs de Weedon, et il est plus que probable que M. Tanguay n'a pas inclus dans cette évaluation les frais de cette construction. Ce pont serait d'une grande utilité pour les colons de Tingwick et ceux du 1er rang de Weedon, où il y a, m'assure-t-on, plusieurs établissements de fermes.

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin du Ruisseau à la Loutre (Otter Brook Road.)

Conducteur :—JAMES ROSS.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$ 800.00
Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	200.00
		<u>\$1000 00</u>
Montant payé	- - - - -	810.00
		<u>\$ 190.00</u>
Balance restant	- - - - -	\$ 190.00

La longueur projetée de ce chemin est de onze milles et demi.

L'étendue ouverte en 1859 est d'à peu près huit milles et demi, dont six milles et demi sont propres à l'usage des voitures à roues; ce qui est ouvert se trouve dans le township de Hampden. Ce chemin est verbalisé.

Le coût en a été, terme moyen, de \$100 par mille. Il avait été en partie ouvert, il y a à peu près vingt-cinq ans, par la compagnie des terres de l'Amérique du Nord.

Quatre ponts y ont été construits, ayant ensemble 110 pieds et ont coûté \$140.

Le terrain, sur une étendue d'à peu près un quart du chemin, est de terre noire, et le sous-sol de terre glaise bleue contenant un faible mélange de sable, et est couvert de pruche, d'épinette blanche et rouge; une autre partie, à peu près la moitié, est de terre jaune (*yellow loam*) portant l'érable, l'orme, le hêtre et le merisier; le reste est en savane inculte ou tellement couverte de roches granitiques qu'il n'est pas labourable.

“ Si ce chemin, dit M. Ross, était continué comme il devrait l'être à travers le township voisin, Marston, jusqu'au lac Mégantic, il passerait par une excellente étendue de terrain appartenant à la couronne et formerait, par la navigation sur le lac, une voie de communication entre ce chemin et celui qui joint, dans le township de Ham, le chemin Gosford, passant à travers les townships de Garthby, Stratford, Winslow et Whitton.

“ A l'endroit où le chemin traverse la rivière au Saumon, on trouve le meilleur pouvoir d'eau qu'il y ait dans cette partie du Canada; le chemin coûterait \$300 par mille pour le compléter aussi loin qu'il a été projeté (à peu près 12 milles et demi), et \$500 par mille, s'il était continué jusqu'au lac Mégantic, en y comprenant les ponts.

Ce township (Marston) appartient à la compagnie des terres, il est peu établi; le prix du terrain y étant trop élevé, c'est à dire de \$3.25 à \$5 l'acre.

“ Le township voisin, Winslow, est bien établi; on en peut dire autant des autres townships voisins de Stratford et Garthby qui sont au nord-ouest de Winslow et Whitton; le sud-est de Winslow n'est pas aussi bien établi.

“ Le gouvernement a ouvert depuis six ans des chemins dans tous ces townships, excepté dans Tingwick. Hampden, à travers lequel passe le chemin du ruisseau à la loutre, compte à peu près quarante colons, mais tous les lots de bons terrains sont à la veille d'être pris par les *Squatters*; on aurait besoin d'un agent local pour surveiller les terres de la couronne dans ces divers townships.

“ Toutes les patates semées cette année, en terre neuve, ont sans exception dans les townships ci-dessus mentionnés, échappé à la maladie, d'après les renseignements que j'ai pu me procurer, tandis que celles qui ont été semées dans la terre labourée ont invariablement été attaquées.

“ Depuis ces dernières années, il a été construit une église catholique et une protestante dans Winslow, et une catholique dans Stratford.”

COMTE DE COMPTON.

Chemin de Hereford.

Conducteur:—LOCKHART HALL.

Montant de l'appropriation de 1859 - - - - - \$300.00

Montant payé - - - - - \$300.00

La longueur du chemin de Hereford, à ouvrir et à réparer, est de huit milles.

Trois milles et demi ont été ouverts.

Aucune partie n'a été complétée, mais 3½ milles sont praticables pour les voitures d'été, et le reste l'est pour les voitures d'hiver.

Une partie se trouve dans Hereford et l'autre dans Clifton.

Ce chemin commence au front de la rivière au Saumon, dans Clifton, et se termine au ruisseau Hall dans Hereford. Mais ce qui a été ouvert en 1859, l'a été à peu près au centre du chemin, cette partie étant la moins praticable.

Ce qui a été fait dans le chemin en 1859 n'est pas complet, et a coûté \$86 par mille.

Ce chemin a été verbalisé il y a plusieurs années par le député grand voyer du district.

Le terrain adjacent à ce chemin serait habitable si le chemin était complété, et avec cette condition, le commerce de Hereford avec les États-Unis, dit M. Hall se ferait en Canada.

Il y a eu du bois de service ou de commerce coupé et enlevé dans Hereford, mais on croit qu'il en reste assez pour les besoins locaux.

La Cecidomie ou mouche à blé a fait de grands dommages dans les localités adjacentes au chemin. Mais M. Hall dit que lorsque le bled a été semé en avril, il a généralement échappé aux attaques de cet insecte.

M. Hall croit que \$1,000 suffiraient pour faire le chemin d'une manière propre à encourager les établissements.

COMTE DE COMPTON.

Chemin de Westbury.

Conducteur:—JAMES COOK.

Montant de l'appropriation de 1859	- - - - -	\$200.00
Montant payé	- - - - -	200.00

Trois milles de ce chemin ont été réparés, dont un mille et demi a été complété; ces travaux ont été exécutés dans le township Westbury.

La partie complétée a coûté \$150 par mille.

Le chemin a été verbalisé, et il a été pourvu à son entretien futur par les autorités municipales.

On trouve dans les environs de ce chemin de bons pouvoirs d'eau, des carrières d'ardoises et une grande quantité de pierre à chaux.

“ Il faut ” dit M. Cook “ \$200 pour achever d'améliorer ce chemin, outre une somme de \$3,000, pour construire sur la rivière St. François un pont qu'il croit nécessaire.”

M. Cook croit qu'on pourrait obtenir \$1,000 des habitants d'Eaton et Dudswell, par souscription à compte de cette somme.

COMTÉS DE COMPTON ET STANSTEAD.

Chemin dit “Grand chemin des townships de l'Est,” (Main Eastern Township Road.)

Conducteur:—H. CUTTING.

Montant de l'appropriation de 1858	- - - - -	\$800.00
Montant payé	- - - - -	800.00

La longueur de ce chemin est de quatorze milles et un quart. Neuf milles et demi ont été ouverts et réparés en 1859, et sont praticables pour les voitures d'été, et cinq milles pour les voitures d'hiver seulement.

Ce chemin commence à Coaticook, dans Barnston, passe à travers Barford, et a été complété et ouvert jusque dans Hereford, sur le lot No. 23, entre les 8e et 9e rangs.

Le mille complété a coûté \$366.

Dans les endroits où le chemin a été travaillé par M. Cutting, le terrain y est bon quoiqu'un peu pierreux; les bois francs y dominant.

“ On s'attend ” dit M. Cutting “ que toutes les terres de la couronne dans Hereford seront établies aussitôt que le chemin sera parachevé. Un bon nombre de colons ont déjà commencé des établissements, et d'autres se proposent d'en faire aussi.”

Les bois de service n'y ont pas été abattus.

Cette section du pays souffre généralement peu de la gelée, mais cette dernière année a fait exception.

M. Cutting croit qu'il faudrait à peu près \$5,000 pour compléter le chemin et les ponts depuis la ferme de Chesley, dans Barford, jusqu'à l'établissement du ruisseau Hall, distance de neuf milles et trois-quarts.

COMTES DE SHERBROOKE ET SHEFFORD.

Chemin d'Orford.

Conducteur :—GEORGE BONNALLIE.

Montant de l'appropriation de 1858 - - - - -	\$ 400.00
Montant de " de 1859 - - - - -	1,000.00
	<hr/>
	1,400.00
Montant payé - - - - -	1,397.00
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$ 3.00

Voir la description de ce chemin, dans mon rapport de 1855.

M. Bonnallie a fait un mille et demi de ce chemin en 1859.

Il est maintenant praticable dans toute son étendue, 5 milles et demi, pour les voitures d'été. Il traverse ou touche les townships d'Orford, Stukely, Ely et Brompton.

Il a coûté \$363 par mille, en y comprenant les ponts.

Le terrain dans les environs est de bonne qualité, propre à la culture du blé, de l'orge et du seigle, etc.

La plus grande partie des terres a été prise depuis que le chemin est ouvert.

M. Bonnallie, qui demeure depuis nombre d'années dans les townships de l'Est, dit dans son rapport :

"Qu'il a toujours remarqué que lorsqu'un chemin est ouvert à travers de bons terrains, les terres y sont immédiatement prises."

COMTÉ DE BROME.

Chemin de Potton.

Conducteur :—HENRY BRIGHT.

Montant de l'appropriation de 1858 - - - - -	\$500.00
Montant payé - - - - -	489.66
	<hr/>
Balance restant - - - - -	\$ 10.34

Le chemin de Potton conduit de Mansonville au lac Memphremagog.

M. Bright a complété en 1859 un mille et un tiers de ce chemin.

Toute sa longueur est ouverte et peut être fréquentée par les voitures d'été.

Le terrain sur lequel passe ce chemin est de bonne qualité et très propre à la culture.

Les bois y sont de toutes espèces et de très belle venue.

"Le chemin de Potton," dit M. Bright, "aura aussi l'avantage de servir de voie de transport pour certains articles de commerce, venant ci-devant par l'état de Vermont."

Il y a à Mansonville un des meilleurs pouvoirs d'eau du pays.

Au-lac Memphremagog il y a une carrière de belle pierre à chaux.

M. Bright croit qu'il faudrait encore \$1,000 pour achever ce chemin.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,
St. Hyacinthe, 22 février 1860.

A L'HONORABLE P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne,
Etc., etc., etc.
Québec.

Monsieur,—Dans les pages précédentes que j'ai l'honneur de vous adresser, vous trouverez un état des travaux de colonisation qui ont été confectionnés dans le cours de de l'année 1859.

Vous y trouverez les noms de plusieurs chemins qui vous sont déjà connus, et sur lesquels j'ai eu plus d'une fois à vous entretenir, vous et vos prédécesseurs. La modicité des allocations annuelles, en faveur de la colonisation, comparée à l'étendue et à la multiplicité des travaux que, sur la demande des nombreux amis de la colonisation et des colons eux-mêmes, il a été jugé convenable d'entreprendre, est la cause que (quoiqu'on ait travaillé presque tous les ans dans presque tous les chemins commencés,—quelques-uns depuis plusieurs années) il y en a encore plusieurs qui ne sont pas complétés.

L'ensemble des travaux, cependant, a produit des résultats très satisfaisants, dépassant même les plus chaleureuses attentes des amis de la colonisation. Tel est le besoin et le désir de coloniser dans le Bas-Canada, que dans les comtés susceptibles de colonisation, chacun prétend à une part de l'octroi annuellement voté, et que, conséquemment, la part affectée aux divers chemins ne se trouve pas en proportion suffisante pour les compléter aussi promptement qu'il importe de le faire.

Depuis ces deux dernières années, surtout, les demandes pour la confection de nouveaux chemins et le complètement ou parachèvement de ceux qui ont déjà été commencés se sont multipliées.

Il existe en différentes parties du pays un empressement très prononcé chez un grand nombre de jeunes gens et même chez les pères de familles, à former de nouveaux établissements, et, dans un grand nombre de cas, les colons ont éprouvé des désappointements occasionnés par la lenteur avec laquelle l'ouverture des chemins était effectuée.

Sur plusieurs chemins, les colons ont afflué en grand nombre. Sur celui de Kinogami, qui relie les établissements du Bas-Saguenay aux magnifiques terres du lac St. Jean, les colons ont même dépassé de dix-huit milles l'extrémité la plus avancée du chemin, et attendent avec une impatience facile à comprendre que cette voie de communication avec les autres parties habitées du pays leur soit ouverte.

Quoique le chemin ne soit pas encore ouvert jusqu'à leurs établissements, et qu'ils vivent à audelà de trente lieues dans les bois au nord du St. Laurent, les colons du Haut-Saguenay, on a peine à le croire, ont déjà adopté les moyens de parvenir à construire sur le bord du lac St. Jean une église dont le site a été fixé par l'autorité ecclésiastique. Depuis six ans, dit un rapport que j'ai déjà cité dans les pages qui précèdent, la population du Haut-Saguenay a augmenté de 2,000 âmes. Que serait-ce si le chemin Kinogami était ouvert jusqu'à Metabetchouan?

M. Price, M. P. P., à qui je dois tous les ans de nouveaux renseignements sur l'important territoire du Saguenay, après m'avoir donné un état très intéressant des récoltes, des progrès et des besoins de la colonisation, relativement à cette partie du pays, ajoute :

“ Les établissements sur le lac St. Jean progressent, mais les colons étant éloignés et isolés, sans aucune voie de communication par terre, il en résulte qu'un certain nombre de gens qui voudraient s'y fixer éprouvent de l'hésitation à le faire avant que le chemin commencé ne soit achevé. Il est beaucoup à regretter que ce chemin n'ait pas été complété plus tôt.

M. Gaudin, conducteur des travaux du chemin Kinogami, en parlant des progrès de la colonisation en 1859 me dit : “ Les terres de chaque côté du chemin ont un sol si riche que les colons ne se contentent pas de suivre les progrès du chemin pour les prendre et y travailler, ils vont en avant de plus de deux milles faire des abattis ; je crois que l'année prochaine tous les lots seront pris jusqu'à Metabetchouan. Je n'ai pas besoin de vous en dire davantage pour vous faire voir la nécessité de l'ouvrir jusqu'au lac St. Jean le plus tôt possible.”

Sur la route Simard et Tremblay, dont trente-six arpents seulement peuvent être fréquentés par les voitures d'été, et quarante par les voitures d'hiver, M. Ambroise Gagnon m'informe qu'il a vu dans une seule journée jusqu'à quarante colons occupés, chacun sur son lot, à défricher des terrains qu'ils avaient pris sur le tracé du chemin.

“ Je suis heureux de vous apprendre, ” me dit le révérend M. Gagnon, curé des Eboulements, “ que toutes les terres de Settrington et de DeSales, sans en excepter un seul acre, ont été prises aussitôt que le chemin a été ouvert..... et il est bon de vous faire remarquer qu'un grand nombre de cultivateurs désirent en prendre encore si le chemin continue à se faire.”

Dans une lettre fort intéressante que m'a écrite M. Ampleman, conducteur des travaux dans Stoneham et Laval, ce monsieur m'informe que dès qu'il fut su qu'un chemin devait s'ouvrir dans la direction du Haut Laval, deux cents lots furent immédiatement achetés par les colons, et cependant il n'y a eu qu'à peu près trois milles et demi de chemin ouvert cette année entre Stoneham et Laval.

Ce qui précède a rapport aux mouvements des colons, au nord du St. Laurent, dans le bas de l'ancien district de Québec. Au sud du fleuve, on remarque le même empressement à coloniser. M. John G. Fair, un des conducteurs de travaux de colonisation dans le comté de Bonaventure, dit que depuis ces dernières années, la population, dans les environs des chemins qu'il a ouverts, est augmentée d'un tiers, et peut-être même de moitié, mais que le défaut de ponts et de chemins conduisant dans l'intérieur des terres en arrière du fleuve, est une barrière infranchissable pour les colons.

D'après le rapport de M. Lapointe, conducteur de travaux dans le chemin Viger, comté de Témiscouata, la population dans ce township depuis six ans s'est accrue dans la proportion de cinq contre deux.

Dans le même comté, dans le township Bégon, depuis 1857, temps où le chemin a été ouvert, la colonisation, suivant M. Thomas Pelletier, se développe rapidement, et la population a fait plus qu'y doubler depuis deux ans.

D'après le rapport de M. Joseph Roy, les terres dans les townships Ixworth et Woodbridge, comté de Kamouraska, sont presque toutes prises, et on attend pour en prendre dans le township Pohénégamook, que le chemin soit terminé jusqu'au lac dans les environs duquel se trouvent les meilleures terres.

Dans le comté de l'Islet, sur le chemin Elgin, M. P. G. Verreault rapporte qu'il ne reste plus que quelques lots sur lesquels il n'y ait pas un commencement de défrichement.

Quant aux progrès de la colonisation dans Buckland et Mailloux, je prends la liberté de vous référer à l'extrait que j'ai donné de l'excellent rapport de M. Elie Audette, à l'article du chemin Taché.—Vous y remarquerez non seulement du progrès, mais encore une ardeur chez les colons qui tient de l'enthousiasme, et qu'il importe de ne pas laisser refroidir.

Standon, comté de Dorchester, est établi jusqu'au 4me rang, “ et si les canadiens-français ” rapporte M. John Dillon, “ continuent à pénétrer dans l'intérieur, comme ils l'ont fait l'an dernier, toutes les bonnes terres seront prises avant longtemps.”

Le révérend M. Paradis, Curé de West Frampton, qui a bien voulu me procurer l'aide de son intelligente coopération dans l'exécution de certains travaux de colonisation dans sa paroisse et dans le township Cranbourne, me dit dans une lettre qu'il a eu la bonté de m'adresser : “ A mon arrivée dans la paroisse, il y a trois ans, à peine y avait-il une dizaine de familles canadiennes; aujourd'hui on en compte soixante-et-douze. A Cranbourne, plus de quarante jeunes gens sont cet automne venus, me dit-on, de St. Joseph et de St. François, visiter les terres et attendent que les chemins soient ouverts pour aller s'y établir.”

Dans les Townships Nelson et Thetford comté de Mégantic, la population, suivant M. Thomas Lloyd, qui conduit les travaux de ce chemin, a doublé, et il pense que si le chemin Glenloyd était complété depuis le chemin de fer dans Nelson jusqu'aux mines de cuivre dans Inverness et Leeds, elle augmenterait plus en deux années qu'elle ne l'a fait dans les six précédentes.

Dans la partie qui constituait autrefois le district de Trois-Rivières, la colonisation promet au nord et au sud du fleuve de beaux succès.

M. Joseph Trudel, de St. Tite, qui a fait l'exploration et le tracé d'un chemin de St.

Tite vers le St. Maurice, me dit dans un rapport remarquable qu'il a fait sur ses opérations :
 " Depuis que le chemin de St. Tite est en voie de s'ouvrir, les demandes pour achats
 " de terres ont doublé, et un grand nombre se proposent de demander des concessions."

Il n'y a cependant que 23 arpents de ce chemin à l'usage des voitures d'été, et 4 arpents de plus propres aux voitures d'hiver seulement.

Le révérend M. Turgeon, curé de St. Didace, qui a bien voulu, avec une générosité bien méritoire, cette année encore, conduire sans aucune indemnité les travaux du chemin de Peterborough, dit dans son rapport : " la population de Peterborough augmente rapidement, " la valeur des terres a augmenté de 300 pour cent ; ce township est érigé en municipalité.

Brandon dans le comté de Berthier, et Joliette, dans le comté de ce nom, ont aussi beaucoup progressé ; cent familles, suivant M. Crépeau, s'y sont établies depuis les six dernières années.

Au sud du fleuve, dans les townships de l'Est, les succès de la colonisation sont aussi très importants. M. Vigneau m'informe que depuis que des chemins ont été ouverts dans le township d'Aston et dans les townships voisins, cinq nouveaux sites d'église ont été fixés par l'autorité ecclésiastique ; que, dans quatre de ces nouvelles paroisses, des églises sont même en voie de construction, et qu'un nombre considérable des habitants des anciennes paroisses se dirigent vers ces nouvelles paroisses.

Dans Tingwick, Chester, Warwick, Ham et Wotton, il y a eu, suivant le rapport de M. John R. Murphy, une grande augmentation de population par l'immigration, non pas d'euro-péens, dit-il " mais de canadiens-français, qui sont d'excellents colons, vû leur sobriété et leur industrie.

Dans le township de Hereford, un grand nombre de colons commencent à ouvrir des terres et " on croit " dit M. Cutting, conducteur du chemin appelé *Main Eastern Township Road*, " que toutes les terres de la couronne y seront établies dès que le chemin sera " complété."

Dans Chertsey, comté de Montcalm, deux cents terres ont été prises en 1857 et 1858, et les progrès continuent sur le même pied. Une église y a été construite. Ce township a maintenant un curé résidant. Il a aussi son bureau de poste et est érigé en municipalité.

Beaucoup de terres ont aussi été prises dans le township voisin, Wexford, depuis ces deux dernières années.

Au nord de l'Ottawa, on a aussi des succès à signaler. " Trente familles " me dit M. George Hamilton, de Britonville " ont pénétré dans le Township de Salaberry, quoique " l'ouverture du chemin qui y conduit ne soit faite qu'en chemin d'hiver, et qu'elle se termine même à la ligne latérale de ce township. Il y a " ajoute-t-il " de riches cultivateurs " canadiens-français, ayant de nombreuses familles, qui vendent leurs propriétés dans les " vieilles paroisses, et vont s'établir dans le township Arundel."

Sur la rivière Gatineau, dans les environs du chemin de la rivière du Désert, commencé en 1856, la population suivant le rapport de messieurs Farrel et Desloges, conducteurs de travaux, aurait quadruplé depuis ces dernières années.

Je pourrais augmenter le nombre des citations et les étendre beaucoup, mais telles qu'elles sont, elle suffiront, je pense, pour vous prouver que partout où il se fait des chemins qui conduisent à de bons terrains, les colons ne manquent pas d'affluer, ce qui fait que dans nombre de cas, on a à regretter que les fonds appropriés à l'ouverture des chemins ne soient pas suffisants pour faire face aux besoins et aux demandes des colons. Outre les chemins locaux, ceux qui conduisent d'une paroisse habitée à une étendue de terre en bois debout propre à la colonisation, et qui sont ouverts dans le but de fournir à la population surabondante des vieux établissements un accès facile et direct à de nouvelles terres, il y a certains chemins qui, étant d'un intérêt plus général, méritent votre attention toute particulière.

Le premier et le plus ancien de ces chemins est celui de St. Urbain à la Grande Baie. Cette voie, d'une importance vitale pour les énergiques colons du Saguenay, a soixante-et-quatre milles de longueur ; elle a été commencée en 1854, mais les allocations qui lui ont été appropriées jusqu'ici n'ont pas suffi pour la compléter.

Quand on considère que les habitants du Saguenay n'ont, en été, d'autres voies de communication avec les vieux établissements, que par la navigation, que la population et les affaires de ce territoire se sont accrues considérablement et progressent de plus en plus rapidement, on ne peut se dispenser de convenir que cette immense section du

pays a droit d'exiger que ce chemin, commencé depuis six ans, soit enfin terminé l'an prochain, vû surtout qu'il ne reste plus que vingt-quatre milles à faire pour le compléter, et le rendre praticable pour les voitures à roues.

Une autre grande voie, qui est aussi d'un intérêt commun à nombre de localités, est le chemin de Glenloyd. Son étendue est de quarante et un milles. L'ouverture en a été commencée en 1856, mais elle est loin encore d'être complétée.

Le but de ce chemin était d'ouvrir une communication entre le *rail road*, dans Nelson, et le chemin Lambton, dans Tring, par la ligne la plus directe, et faciliter ainsi aux colons du lac St. François et des townships situés auprès du chemin Lambton, un accès au marché de Québec par le *rail road*.

Le chemin de la rivière du Désert, commencé en 1856, dans le but d'établir une voie de communication entre les bords de l'Ottawa et l'établissement formé par les révds. pères Oblats, à l'embouchure de la rivière du Désert, dans le township Maniwakei, est aussi un de ceux que je dois recommander à votre attention particulière. J'ai dans mes rapports précédents parlé des avantages de la confection de ce chemin.

Pour vous en faire mieux connaître l'importance, je ne ferai que répéter quelques mots du révd. père Andrieux qui m'écrivait en 1856, au sujet des terres situées au nord ouest de Maniwakei : " Je connais qu'à cette hauteur et au-dessus il y a d'immenses étendues de terres excellentes pour la culture."

Relativement au chemin Taché, je n'ai rien à ajouter à ce qu'en disent MM. Audet et Garon qui sont les conducteurs des travaux qui s'y font.

Je sais d'ailleurs que cette importante voie a déjà obtenu votre attention, et qu'elle l'occupe encore. Il y a tout lieu d'espérer que sous les soins de l'agence zélée et intelligente de M. Stanislas Drapeau, préposé dernièrement à la formation des établissements sur cette grande voie, la colonisation, dès que l'ouverture de ce chemin sera un peu plus avancée, y fera des progrès satisfaisants.

Je ne pourrais terminer ce rapport sans signaler encore une fois l'insuffisance des lois de voirie actuelles, relativement aux chemins de colonisation.

Obligé que je suis d'obtenir le concours des autorités municipales dans l'érection légale (*verbalisation*), le complètement et l'entretien futur des chemins sur lesquels je dois employer les sommes qui leur sont appropriées, j'ai trouvé le plus souvent chez ces autorités peu de désir de concourir, et toujours une lenteur d'action excessive dans l'exécution des travaux qui, vu la brièveté de nos saisons favorables, exigent, pour être faits en temps opportun, toute l'énergie possible et l'emploi de tous les moyens disponibles. Non seulement les municipalités refusent ou hésitent de se charger du complètement et de l'entretien des chemins que le gouvernement fait ouvrir, mais encore lorsqu'elles s'y sont obligées, ces travaux ne s'exécutent pas toujours comme il serait désirable qu'ils le fussent.

Pour éviter la répétition, je prends la liberté de vous référer à ce que j'ai déjà dit dans mon rapport de 1857, de l'insuffisance des autorités municipales, et aussi à un projet de bill que, dans l'intention d'obtenir une loi de voirie plus efficace que la loi actuelle pour les townships, j'ai pris la liberté de suggérer.

Pour preuve de la négligence des autorités municipales dans la réparation des chemins, je ne citerai qu'un fait entre vingt, c'est qu'il a fallu l'an dernier, réparer à même le fonds de colonisation celui de Craig dont l'érection légale date de 1857.

Il a été ouvert et complété en 1859 cent trente trois milles et un quart de chemins et cent cinq milles et demi ont été simplement ouverts.

Il a de plus été complété aussi en 1859, 35 milles de chemins qui avaient été ouverts les années précédentes.

Il a été construit aussi dans la même année des ponts, dont la longueur totale forme 8936 pieds, et aussi 6 milles un quart de pontage sur terre, (Causeway.)

Le coût des chemins, y compris les ponts et les pontages faits en 1859, a été, terme moyen, d'à peu près \$198 par mille ; mais sur la somme qui a été divisée pour établir le terme moyen du coût de chaque mille, lequel est porté à à peu près \$198, il y aurait à déduire ce qu'ont coûté les réparations faites sur 35 milles de chemin, confectionnés avant 1859, pour lesquelles réparations, plusieurs conducteurs n'ont pas tenu de comptes séparés de ceux du reste de leurs ouvrages, et dont conséquemment je n'ai pu établir le compte précis. Cependant, je crois pouvoir dire que, cette déduction faite, le prix du mille de chemin en 1859 est probablement égal à celui de 1858, savoir : \$180.

La somme qui a été payée en 1859, pour les travaux exécutés dans cette même année et qui sont mentionnés dans ce rapport, est de \$47,892.88 cts.

Après avoir mûrement examiné les rapports des divers conducteurs de travaux des chemins de colonisation, et dûment pesé ces documents, ainsi que les demandes et les besoins des colons, j'en suis venu aux conclusions qui suivent et auxquelles je sollicite toute votre attention :

1o. Que la colonisation fait maintenant plus de progrès qu'elle n'a fait dans les années précédentes.

2o. Que les dernières appropriations annuelles n'ont pas été suffisantes pour répondre aux pressantes demandes des colons, ni aux besoins de la colonisation dans le Bas-Canada, et que la prochaine appropriation devrait être de \$200,000.

3o. Que l'action des autorités municipales n'est pas compétente pour donner au gouvernement une coopération convenable dans l'érection légale et la confection des chemins, et qu'une autre autorité devrait lui être substituée, en autant au moins que les chemins de colonisation seront concernés.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

T. BOUTILLIER,

Inspecteur des agences.

APPENDICE No. 37.

A l'honorable

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE.

OTTAWA, 14 janvier, 1860.

1. MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre à votre considération mon rapport annuel sur les ci-devant propriétés de l'Artillerie en Canada, et sur l'administration et les revenus de ces propriétés en 1859.

2. Mon rapport de 1858, préparé à la hâte, sur un grand nombre de renseignements reçus pendant que je l'écrivais, a dû refléter en grande partie l'incohérence de ces matériaux. Je tâcherai donc aujourd'hui, avec votre permission, de réparer ce défaut, en co-ordonnant et en récapitulant brièvement celles de mes données antérieures qui peuvent être nécessaires pour rendre intelligible, en soi, le présent rapport.

3. Les propriétés de l'Artillerie ont été transportées à la province par l'acte 19 Victoria, chapitre 45, passé le 19 juin 1856. Le 15 septembre 1856, j'eus l'honneur d'être nommé pour prendre charge de ces propriétés qui me furent remises, implicitement, par le département du génie le 5 novembre 1856. Je me sers de ce mot, parceque la délivrance qui me fut alors faite consistait en actes, documents et cédules. Ces terres et bâtiments sont effectivement passés entre mes mains dans le cours de 1857, à mesure que les autorités militaires enlevaient leurs approvisionnements des différents postes, et lors du règlement final des questions alors pendantes au sujet des pensionnaires.

4. Les casernes et bâtisses de Chambly dans le Bas-Canada, n'ont été évacuées que dernièrement, le vieux fort et les nouvelles casernes de Toronto, et les casernes de St. Jean, dans le Bas-Canada, sont encore occupés par les autorités militaires dont le désir et la convenance ont reçu, à ce sujet, une attention particulière.

5. Lors de ma nomination, je reçus en vertu d'un ordre en conseil du 11 septembre 1856, des instructions spéciales au sujet des réserves de l'Artillerie à Toronto et à London, et au sujet de l'état et de la condition du canal Rideau. Il est inutile de parler ici de ces sujets qui sont expliqués au long dans les douze premiers paragraphes de mon rapport de 1858.

6. Je vais donc énoncer de suite le résultat de ce qui a été fait en vertu des instructions plus générales de l'ordre en conseil du 11 septembre 1856, (paragraphe 5), " de faire rapport à Son Excellence le gouverneur général avec toute la diligence possible de l'état et de la manière la plus avantageuse de disposer du reste des terres de l'Artillerie, y compris celles dépendant du canal Rideau, mais non nécessaires à ses fins."

7. Avant d'essayer à faire voir comment j'ai rempli ce devoir, je désire faire remarquer qu'avant le transport, l'administration des biens de l'Artillerie qui s'étendent de Sarnia et Penetanguishene à l'ouest à Témiscouata à l'est, était répartie entre les bureaux militaires de Québec, Montréal, Ottawa, Kingston et Toronto.

8. Quelques-unes de ces propriétés étaient entre les mains des autorités militaires depuis le commencement de ce siècle; un bon nombre depuis 1812 à 1819; et la plus grande partie depuis environ 1830. Il devint donc de mon devoir de me mettre au fait, aussitôt que possible, de tous les renseignements acquis et transmis, pendant une longue suite d'années, par les fonctionnaires militaires qui s'étaient succédé.

9. Je puis encore ajouter que les biens de l'Artillerie, à l'encontre des terres en bois de bout de la couronne qui ne sont pas occupées, ont tous été, plus ou moins, occupés pour telles ou telles parties, quelquefois par bail, quelquefois par souffrance, très souvent en vertu d'ententes prétendues ou implicites, auxquelles on a voulu attacher mal à propos des droits de préemption ou de prescription. Qu'avant de faire rapport à Son Excellence, il m'a été nécessaire de m'enquérir de l'état et de la condition de ces biens en général, et de chacun en particulier; que chaque sujet de recherche, a donné naissance à des questions collatérales et incidentes; que depuis ma nomination, j'ai été assiégé de demandes, de réclamations et de prétentions qu'on a souvent fait renaître quoique réglées depuis longtemps par les autorités compétentes, et qui, déraisonnables ou sans fondement, ou justes et fondées, demandaient un examen soigneux avant d'être jugées comme telles; de là, des interruptions auxquelles il faut attribuer non seulement la lenteur avec laquelle j'ai procédé, mais encore la raison qui m'a empêché de faire d'avantage.

10. J'ai cependant vivement senti l'importance de faire connaître au gouvernement, avec toute l'exactitude possible, la valeur et la nature de ces biens d'une manière complète, mais néanmoins sous une forme succincte et dans le plus court délai.

11. Les rapports nombreux et détaillés que j'ai envoyés de temps à autre à votre département, pour l'information de Son Excellence, et dont le présent est une analyse, feront voir jusqu'à quel point j'ai réussi dans cette tâche. Pour facilité, ces rapports, avec leurs dates, sont énumérés en marge de la cédule ci-annexée.

Revenu actuel.

12. J'ai compris qu'il ne suffisait pas de faire un rapport, mais qu'il fallait de suite entreprendre quelque chose pour développer la valeur de ces belles propriétés et pour faire comprendre ce qu'elles seront plus tard. Je vais essayer d'en faire voir le résultat.

13. Par l'état des propriétés que me remit le département de l'artillerie le 5 novembre 1856, le revenu annuel était fixé à \$10,020. Du 5 novembre 1856, au 31 décembre 1857, la recette de ce bureau s'est élevée à - - - - - \$21,822 93
 Au 31 décembre 1858, la recette s'est élevée à - - - - - 15,127 50
 Au 31 décembre 1859, la recette s'est élevée à - - - - - 32,213 68

Le montant mentionné en dernier lieu comprend :—

1° Produits de ventes	-	-	-	-	\$13,259 28
2° Produits de rentes	-	-	-	-	17,354 40
3° Bons de la municipalité de Windsor	-	-	-	-	1,600 00

\$32,213 68

14. On jugera mieux du progrès qui s'est opéré au sujet des rentes, en divers endroits, en référant à l'état annexé au présent rapport, qui fait voir en détail les rentes perçues au 31 décembre 1856, et au 31 décembre 1859, et indique l'augmentation ou la diminution pour chaque endroit à cette date.

Je regrette d'être ici obligé de dire que les arrérages commencent à s'accumuler. Dans le cours des deux dernières années, les arrérages se sont montés à \$49,044 76. Je suis certain qu'avec de plus amples pouvoirs il eût été aussi facile l'année dernière de retirer \$50,000 que \$32,213 68.

15. Les dépenses de ce bureau l'année dernière, y compris le salaire de l'agent, du commis, du teneur de livres, de l'huissier et de six gardiens, et les frais d'annonce, d'impression de papeterie et de voyage s'élèvent à \$8,966 70

Etendue des propriétés.

16. Le nombre total d'acres des propriétés de l'Artillerie est d'environ 91,236. Elles s'étendent sur les confins de la province, de Penetanguishene au nord, à Amherstburg à l'ouest; des Fort Erie et Niagara sur la ligne des lacs et du St. Laurent, au sud, à Sorel; sur la ligne du Richelieu, des Trois-Rivières et de Temiscouata à l'est, y compris Ottawa ou "les propriétés de Bytown," les terres des canaux de l'Ottawa et du Rideau, et d'autres propriétés considérables à London, Chatham, Toronto et Kingston, au centre du pays.

17. Quelques-uns de ces biens sont des réserves de la couronne données au département de l'Artillerie, à différents temps, en vertu d'ordres en conseil et de lettres patentes.

18. Mais une grande partie a été achetée et a coûté au trésor impérial £340,000, ou \$1,360,000 courant, dont l'intérêt annuel à 6 par cent, s'élèverait à \$81,600.

19. Ce calcul ne comprend pas le coût des bâtiments, casernes, etc., dont je n'ai pas reçu d'état.

20. Les terrains sont le plus souvent au centre de grandes villes, comme Toronto, Ottawa, Kingston, London,

21. Ou aux principaux points de la frontière, également propres aux établissements ou aux travaux de défense militaire—comme le Fort Erie, Chatham, Amherstburg, Prescott et Niagara. Au sujet de ces réserves faites au point de vue de la défense, je soumets respectueusement l'opinion que dans tous les cas où l'on n'a pas l'intention d'élever des forts pour les faire occuper permanemment par des troupes, il serait plus sage d'encourager le développement d'une population vigoureuse et loyale, ayant quelque chose à priser et à défendre, que de laisser ces endroits inoccupés et vacants, comme ils le sont aujourd'hui. L'exploitation et le travail de l'homme ne diminueraient point l'importance de ces endroits, au point de vue de la défense militaire, en cas de besoin, tandis que le produit des ventes et des baux aideraient à pourvoir aux moyens de défense.

22. Plusieurs excellents pouvoirs d'eau sur ces propriétés restent sans exploitation, tels que ceux du Côteau du Lac, des Cascades, de Chambly, et ceux qui se rencontrent sur les canaux du Rideau et de l'Ottawa.

Valeur actuelle.

23. Il m'est très difficile dans l'état actuel variable et incertain de la propriété foncière en cette province, de faire une estimation générale des propriétés de l'Artillerie. Elles ne peuvent manquer d'augmenter en valeur, avec le progrès du pays. Une administration intelligente, suivant de près la hausse des marchés locaux, et ayant le pouvoir nécessaire pour en profiter, peut faire plus qu'il ne serait sage de prédire. Je ne crois pas que le revenu actuel puisse diminuer, mais avec des circonstances favorables, il peut beaucoup augmenter.

Arpentages.

24. Afin de mettre le département en état de profiter des circonstances favorables qui pourraient se présenter, on a fait faire, pendant l'année dernière, les arpentages suivants,—les terres ont été divisées en lots pour la convenance des acheteurs, et seront offertes en vente suivant les circonstances :

A Amherstburg	-	-	-	-	-	-	-	311	acres.
A Pelham Farm	-	-	-	-	-	-	-	200	"
Sur les hauteurs de Burlington	-	-	-	-	-	-	-	178	"
A Prescott	-	-	-	-	-	-	-	87	"
Au Cap Vesey	-	-	-	-	-	-	-	865	"

25. Sur les hauteurs de Queenston on a fait un arpentage pour constater les droits et déterminer les bornes de certaines personnes qui étaient en possession, du temps du département de l'Artillerie, comme "locataires annuels" ou "locataires à volonté."

26. Toutes ces personnes ont été maintenues en possession, et ont maintenant des baux de cinq années, chacune d'elles connaissant les bornes de son terrain, et ayant, par la nature de sa tenure, un intérêt à le faire valoir.

27. On a en même temps profité de cette occasion pour marquer dix-huit places de pêche à la réserve de la chaîne sur la rive du Niagara; ces places de pêche avaient jusqu'alors été prises par le premier venu et le plus fort, et donnaient lieu à de constantes querelles

aujourd'hui il a été adopté un plan ; ces pêches seront légalement et paisiblement exploitées, et promettent quelque revenu au gouvernement. Sur ces places de pêche, j'en ai loué sept à l'encan moyennant \$63.50 pour la saison ; c'est un faible commencement, mais on peut s'attendre à plus pour l'avenir. Je prends ici la liberté de recommander que l'administration de ces pêcheries soit donnée à l'avenir à l'inspecteur des pêcheries du Haut-Canada, et que la moitié des produits qui en proviendront soit affectée au fonds de la milice, part à laquelle ce fonds doit avoir droit non seulement parce que la réserve de la chaîne mais en- "core les grèves," appartiennent à l'Artillerie, en vertu de l'acte de transfert.

28. A Ottawa, il a été fait un arpentage scrupuleux des propriétés de l'Artillerie, comprenant une grande partie de la basse ville de Bytown. Cela était nécessaire, à cause de l'absence de plans authentiques qui pussent autoriser le département à émettre des lettres patentes en faveur des acheteurs d'emplacements. Cette mesure était encore nécessaire, eu égard à l'importance croissante de la ville, afin de fixer avec certitude l'alignement des rues, de déterminer les droits de propriété et de régler, en plusieurs cas, de légères contestations qui auraient pu créer par la suite des procès entre les propriétaires eux-mêmes.

29. Dans la seigneurie de Sorel, il a été commencé des arpentages qui se poursuivent, afin d'établir l'étendue, la valeur, et l'utilité de divers grands morceaux de terres, situés en grande partie en arrière ou entre les concessions actuelles. On désire concéder, quand la chose peut se faire, ces morceaux de terre auxquels on n'attachait d'abord aucune valeur, soit à prix fixe aux propriétaires voisins, soit à concurrence publique, à ceux qui voudront les prendre. Ces concessions devront augmenter un peu le revenu de la seigneurie. On me permettra de faire remarquer que dans l'état du département de l'Artillerie, on porte à £500 ou \$2000 le revenu annuel de la seigneurie de Sorel ; mais il faut déduire de ce montant le revenu des parties de la seigneurie que le département militaire a gardées "pour des fins de défense" et qui peuvent former à peu près un cinquième du tout, ce qui réduit le revenu payable à la Province à environ \$1,600. Les rentes perçues cette année dans la seigneurie de Sorel s'élèvent à \$2,974.11, comprenant quelques arrérages et font voir l'état prospère de cette branche de revenu, tandis que les frais de perception sont considérablement diminués.

Terres et pouvoirs d'eau de l'Ottawa.

30. Les devoirs ci-dessus énumérés m'ont tellement occupé pendant toute l'année que j'ai été forcé, très à regret, de remettre à l'année prochaine, l'examen des terres de valeur qui se trouvent sur la ligne de navigation du Rideau. Mais comme j'ai pourvu aux moyens de communiquer avec les propriétés éloignées, en adoptant un système d'administration, je pourrai maintenant, sans qu'elles en souffrent, m'occuper de cet examen, sans empêchement. C'est ce que je me propose de faire l'été prochain.

31. Toutefois je n'ai pas perdu de vue ces terres de valeur. Le 6 décembre 1858, j'eus l'honneur de soumettre un rapport sur les réclamations des terres et des pouvoirs d'eau d'Hogsback, sur le Rideau, dans le township de Gloucester ; et le 15 janvier 1859 un semblable rapport sur les réclamations des terres et des pouvoirs d'eau des moulins de Kingston et de "Brewer's Lower Falls," dans les townships de Pittsburg et Storrington, comté de Frontenac. Ces townships se trouvent aux deux extrémités de la navigation du Rideau. La principale raison qui m'a fait choisir de préférence ces endroits pour en faire le sujet de rapports préliminaires, était d'établir une règle et des précédents pour l'ajustement des réclamations de terres et l'utilisation des pouvoirs d'eau surtout le parcours du Rideau. Mais ce projet faisait naître la nécessité de constater jusqu'à quel point on pourrait pendant les étés d'une température ordinaire et dans les temps de sécheresse, exploiter les nombreux pouvoirs d'eau du Rideau sans nuire à la navigation. Avant d'avoir sur ce point des renseignements certains, le département ne pouvait avec sûreté offrir les privilèges en question à la compétition du public. Il en surgissait des questions de génie civil qui ont été soumises au département des travaux publics. Je sais qu'on a fait un examen détaillé de ces points dans le cours de l'été dernier, et je pourrai probablement continuer mes travaux l'été prochain en profitant pour me guider des résultats qui ont été acquis.

32. Il n'a donc pas été perdu de temps à l'œuvre. Les terres sur la ligne du Rideau, propres à la culture, s'élèvent à 11,107 acres d'après l'état du bureau de l'Artillerie. Les terres submergées sont portées à 11,419 acres.

33. Le tout a coûté au trésor impérial £80,000 ou \$320,000. J'ai grande raison de croire qu'une bonne partie des terres submergées s'est asséchée par des causes naturelles et qu'on peut en assécher encore davantage. Le sujet demande un examen soigneux et complet, qui ne serait pas improductif. Je puis aussi ajouter que la province ne perdra pas au retard qui a eu lieu. L'établissement du siège du gouvernement à Ottawa donnera de la valeur à ces propriétés, et la publicité sera également avantageuse au vendeur et à l'acheteur, quand ces biens seront offerts en vente.

Avenir.

34. Le but principal de mes travaux a été et est,

35. 1° De créer un revenu croissant pour contribuer à l'entretien de la milice provinciale.

36. 2° De constater jusqu'à quel point le produit de la vente des propriétés de l'Artillerie pourra servir ci-après à cette fin.

37. 3° De suggérer l'usage et l'emploi qu'on doit en faire, pour indemniser la province des frais qu'entraîne l'entretien de cette importante création nationale.

38. L'acte 18 Victoria, chapitre 91, porte pour condition de l'abandon à la province des propriétés de l'Artillerie " que le gouvernement provincial pourvoira amplement au " maintien de la paix et de l'ordre, dans les limites de la province," et la cinquième section " statue " que les deniers qui proviendront de la vente, bail ou usage d'aucune de ces " terres ou propriétés feront partie du fonds consolidé du revenu et seront portées en " déduction des dépenses de la milice et de la police provinciales," laissant à la décision constitutionnelle de la législature le montant qui doit être affecté, ayant égard aux obligations que l'acte impose.

39. Pour en venir à une conclusion juste, je dois d'abord dire quel montant peut-être considéré " provenir de la vente, bail ou usage d'aucune de ces terres et propriétés."

40. J'ai déjà dit que le revenu versé de l'année courante (et je crois que l'année prochaine ne produira pas moins) provenant des " ventes et des baux " de ces propriétés, s'élève à \$30,613.68.

41. Il reste maintenant à considérer les avantages et les profits que la province a retirés de l'usage de certaines autres propriétés de l'Artillerie affectées à d'importants objets d'intérêt provincial qui peuvent être considérés comme une compensation des dépenses qu'entraîne le maintien de la milice provinciale.

42. Depuis le transport à la province des terres de l'Artillerie, le gouvernement a affecté à des usages provinciaux, les propriétés ci-dessous. On peut énumérer comme suit les objets importants auxquels elles ont été affectées, ainsi que leur étendue et leur valeur:—

43. Prison de réforme pour les jeunes délinquants, à l'Isle aux Noix, Bas-Canada, comprenant le fort, les casernes, le quartier des officiers, les magasins (tous en pierre de taille, couverts en fer blanc) autres bâtisses et 150 acres de terre	\$100,000
44. Prison de réforme pour les jeunes délinquants à Penetanguishene, comprenant les casernes, le quartier des officiers (en pierre de taille) les magasins du commissariat et autres bâtisses, avec 198 acres de terre	25,000
45. Asile d'aliénés au fort Malden, Amherstburg, casernes, bâtisses et 58 acres de terre	25,000
46. Terrains pris à Ottawa pour le palais du parlement, et les édifices publics,— 60 acres à \$8,000 l'acre	480,000
47. Terrain réservé sur les hauteurs de Queenstown, Haut-Canada, autour du monument national de Sir Isaac Brock,—25 acres à \$80 l'acre	2,000
47. Terrain réservé à Chateauguay, Bas-Canada, pour ériger un monument en mémoire de la bataille de Chateauguay,—5 acres	800
48. Le fort Wellington, à Prescott servant d'arsenal à la milice active; l'usage de ce fort épargne au fonds de la milice le loyer d'un local.	Nil
49. Casernes de l'artillerie à London occupées par la milice active; — Elles épargnent le loyer d'un local.	Nil

50. La valeur des propriétés d'Ottawa est la même que l'année dernière, quoique es propriétés également situées aient beaucoup augmenté depuis. Je puis exprimer

l'opinion que le gouvernement n'aurait pu trouver dans la province des terres et des bâtiments aussi propres aux fins auxquelles ils ont été affectés, si ce n'est à un prix plus élevé que l'estimation que je viens de faire, et je dois dire aussi que le prompt usage qui en a été fait a profité à la province et a favorisé, avec le moins de frais possible, la cause de l'humanité et de la morale. J'ai estimé ces biens à la somme de \$632,800, qui représente le montant économisé par la province ; à 6 par cent d'intérêt (représentant le loyer) cette somme donnerait \$37,968 par année, devant par l'acte 18 Victoria, chapitre 91, être portées en déduction des dépenses de la milice provinciale.

51. Mais on peut, et avec les mêmes avantages, porter plus loin encore l'application de la règle adoptée. Dans un rapport adressé au gouvernement et publié sur demande de l'honorable Conseil Législatif du 19 juillet 1858, je suggérais de convertir les casernes de London dans le Haut-Canada en un asile de sourds-muets et d'aveugles pour le Haut-Canada ; de faire des casernes de Niagara un hospital de marine destiné aux marins invalides et qui ont souffert par la gelée dans la navigation de nos lacs ; de faire un asile d'aliénés des casernes de St. Jean, dans le Bas-Canada, en y comprenant les 60 acres de terre qui en dépendent ; de destiner les bâtisses de Laprairie aux idiots et aliénés incurables ; de convertir les bâtisses de Chambly en asile et école de sourds-muets et celles des Trois-Rivières en établissement pour recueillir les aveugles. Je prends la liberté une seconde fois de rappeler ce sujet à votre considération. Si l'on employait ces bâtisses et propriétés à l'usage que je propose, pendant qu'elles sont encore en bon état d'entretien et prêtes à servir, et que la valeur en fût estimée et capitalisée et l'intérêt annuel affecté en déduction des dépenses de la milice provinciale, on atteindrait du même coup deux objets importants, le soulagement de grandes misères et un moyen de contribuer d'une manière satisfaisante au soutien de notre force nationale.

52. Cet état ne comprend pas beaucoup d'autres terres qui, si elles ne produisent rien aujourd'hui, représentent néanmoins un capital qui devra augmenter en valeur, avec les progrès du pays ; cette étendue de terres inexploitées pourra, avec le temps, servir à compenser amplement, si elle ne contribue pas déjà à défrayer les dépenses de la milice. Néanmoins, telles que sont les choses, il a été fait quelque essai pour réaliser ce dernier objet. Le revenu actuel des propriétés de l'Artillerie, applicable à l'entretien de la milice provinciale peut se diviser comme suit :

1859.—Revenu actif provenant de loyers, etc.,	-	-	-	-	-	\$30,613 68
Revenu passif, représentant l'intérêt de la valeur des terres et des bâtisses occupées par le gouvernement provincial,	-	-	-	-	-	37,968 00
						\$68,581 68

53. Je prends la liberté de renouveler ici la remarque que j'ai faite au 18e paragraphe de ce rapport, qu'une partie de ces propriétés a coûté au trésor impérial, sans comprendre les bâtisses, la somme de \$1,360,000 dont l'intérêt annuel s'élève à \$81,600.

54. Je crois pouvoir promettre une augmentation notable dans le premier item—celui du revenu actif—mais j'aime mieux laisser voir, en temps et lieu, le résultat de l'année courante. Je prends toutefois la liberté de signaler un sujet. L'un de mes buts a été, dans l'intérêt de l'utilisation prompte des terres de l'Artillerie, d'engager les municipalités à imiter en petit, quand la chose pouvait se faire, l'exemple du gouvernement, et de contribuer par là au plus tôt à la salubrité et à l'embellissement de leurs localités respectives, et au soutien de la milice. J'ai suggéré à plusieurs corporations d'acheter certaines parties des terres de l'Artillerie, pour en faire des parcs et des jardins publics, en leur offrant l'avantage de prix modérés et de termes faciles. Windsor, dans le Haut-Canada, a pris l'initiative et a acheté un parc à des conditions également avantageuses pour cet endroit et le fonds de la milice. D'autres corporations, dans le Haut et le Bas-Canada, sont en négociations pour obtenir le même avantage, et il faut en espérer le même résultat.

55. La pratique du département des terres de la couronne étant d'énumérer dans le rapport de l'honorable commissaire, la somme et le genre de devoirs remplis par les différentes branches pendant l'année écoulée, en sus des observations générales qui s'y rapportent, je prends la liberté d'ajouter que j'ai reçu en 1859 776 communications et références officielles et que mes réponses et rapports comprennent 971 folios. Je prends la liberté de faire la remarque que j'ai été occupé l'année dernière l'espace de 193 jours,

en différentes parties de la province, à examiner différents cas et à recueillir des matériaux pour mon rapport—à faire faire des arpentages, présider aux ventes etc—de sorte qu'il ne m'est resté que 172 jours à consacrer à ce qui appartient purement à mon bureau, y compris l'examen scrupuleux de questions de fait et de droit, et des recherches dans des documents et des correspondances qui comprennent une longue suite d'années, interrompu que j'ai été par la présence de ceux qui avaient affaire à moi et par les autres détails qu'entraîne un bureau public.

56. J'annexe à ce rapport un état des terres de l'Artillerie pour 1859, indiquant l'étendue originaire de chaque propriété—en quel état elle se trouve, ou ce qui en a été fait; le produit de la vente, quand il y a eu vente, et l'état comparatif du rôle des rentes de 1859 et de celui du département de l'Artillerie de 1856; faisant voir aussi l'augmentation ou la diminution dans chaque endroit, comparativement à la première période.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WILLIAM F. COFFIN,
Agent des Terres de la Couronne.

APPENDICE No. 37.

ETAT des Terres de l'Artillerie, indiquant leur étendue en superficie, les mutations faites en 1859, et les rentes respectives de 1856-1859.

Rapports.	Endroits.	Nombre d'acres.			Rente en 1856 d'après le rôle.		Rente perçue en 1859.		
		a.	r.	p.	\$	cts.	\$	cts.	
15 juillet 1858 par 1.	Témiscouata	11	2	13	1	20			Témiscouata, bâtisse en pièces de bois et onze acres de terre en possession du m. de poste.
15 juillet 1858 par 2.	Trois-Rivières.....	7	3	15					Casernes en bon ordre, pourraient être converties en asile d'aveugles, tel que suggéré par rapport du 26 mai 1858. Terrain sur le front de la rue Notre-Dame et du St. Laurent, à être divisé en lots. Il a été fait de grandes améliorations sur le bord du fleuve par les entrepreneurs du grand tronc. Rue élargie aux frais de la corporat.
15 juillet 1858 No. 2.	Parc à bois loué par le dép. de l'art. pour 21ans, à compter du 1er janv. 1856.....	0	3	8	0	25			
26 mai 1858	Sorel.....	50918	0	0	1600	00	2974	11	Dans cette seigneurie, les abouts ou espaces inoccupés sont en voie d'arpentage; la concession de ces terrains augmentera le revenu. Le revenu actuel par année, déduction faite des terrains réservés pour la défense, peut être évalué à \$2,000.
30 juillet 1859									
17 nov. 1859									
2 sept. 1859									
5 mars 1857									
10 mars 1857	Segneurie et îles à l'exception des terrains nécessaires à la défense.								
11 mars 1857	Laprairie	42	1	8			1680	62	Produit de la vente de vieilles bâtisses qui tombaient en ruines; le quartier des officiers et l'hôpital en pierre ont été gardés et peuvent être convertis en un asile d'idiots et d'aliénés incurables.
3 déc. 1858 No. 1.									
3 déc. 1858 No. 2.									
12 déc. 1859									
30 juillet 1859									
3 juillet 1857	Saint Jean	128	1	33	382	83	330	60	Casernes d'infanterie pour 800 hommes; en briques et couvertes en fer blanc, en très bon ordre; il y a 62 acres de terre contigus. Le chemin de fer de Montréal et Champlain en occupe 43 acres. Le résidu entre la ville et le fort a été divisé en emplacements. Les casernes et le terrain, destinés à un asile provincial d'aliénés, sont en possession des autorités militaires.
10 mars 1858	Isle aux Noix....	150	0	0					Sert de prison de réforme pour les jeunes délinquants.
26 mai 1858									
20 mai 1858									
1 juillet 1857									
1 juillet 1857									
6 mars 1857	Rivière du Sud...	135	2	5	9	70	9	73	Loués pour jusqu'au 1er novembre 1860.
0 mars 1858	Chambly.....	157	1	22	219	80	347	46	Le revenu annuel a été augmenté par la location de plusieurs lots et morceaux de terre négligés. Les vieilles casernes de cavalerie qui étaient en bois et en mauvais état ont été vendues \$2,738.30, dont moitié a été payée, et l'autre est en voie de l'être. Les casernes en pierre qui restent sont propres à être converties en asile de sourds-muets pour le Bas-Canada.
4 juillet 1857									
26 mai 1858									
11 nov. 1858									
7 nov. 1859									
5 juillet 1858	Chateauguay	5	1	0					Bâtisse en pièces de bois et cinq acres de terre. Réservés pour y ériger un monuments en mémoire de la bataille de Chateauguay—ordre en conseil.
30 nov. 1859									
11 nov. 1858									
26 mai 1857	Côteau du Lac, Cascade, Cèdres. }						60	00	Au Côteau, cinq pouvoirs d'eau ont été explorés, mais il n'en a pas encore été disposé. Dix acres de terre propres à des emplacements de village devaient être divisés en lots—ordre en conseil du 28 nov. 1856. Je n'ai pas eu jusqu'ici le temps de faire faire cet arpentage.
27 avril 1857									
8 février 1858									
15 juillet 1858									
25 sept. 1858									
11 nov. 1858	Cornwall.....	1	0	0					Par ordre en conseil du 20 novembre 1858, cette propriété doit être vendue. Sera annoncée ce printemps.
1 août 1857									
11 nov. 1858									
19 mai 1858									
18 juillet 1858									
11 nov. 1858	Isles de Grant, Brockville.....	0	2	32					Recommandation de les vendre à la Cie. du chemin de fer de Brockville et Pembroke, qui en a l'occupation; prix \$1,000.

APPENDICE 37.

ÉTAT des Terres de l'Artillerie, indiquant l'étendue en superficie, les mutations faites en 1859, et les rentes respectives de 1856-1859.—*Suite.*

Rapports.	Endroits.	Nombre d'acres.	Rente en 1856, d'après le rôle.		Rente perçue en 1859.				
			a.	r.	p.	\$		cts.	\$
16 fév. 1858.	Prescott.....								
11 nov. 1858.	Fort Wellington..	87	1	6	272	50	272	50	Cette réserve a été arpentée en vertu d'un ordre en conseil du 20 novembre 1858; le terrain divisé en emplacements sera vendu au printemps ou du moins offert en vente. La somme de \$800 représente partie du prix de l'ancien hôpital vendu à l'encan.
21 avril 1859.	.....						800	00	
11 nov. 1858.	Kingston.....	276	0	0	592	15	145	26	
	Ile aux Serpents..	1	0	0	.....	.....	.....	.....	Je n'y suis pas allé.
	Ile au Fer à Chev.	110	0	0	.....	.....	.....	.....	Dans le lac Ontario, un peu au-dessus de Kingston. L'état du département de l'artillerie comporte que cette isle est occupée sous permis par divers occupants qui devront en faire l'abandon pour les fins militaires, quand ils en seront requis.
	Moulins de Kingston	1000	0	0	104	70	364	73	Réserve du moulin de Kingston, dépendant du pouvoir d'eau; cette réserve a de la valeur et a fait le sujet d'un rapport détaillé en date du 15 janvier 1859. Ordonné que le départ. des trav. publ. fasse rapport sur la capacité du pouvoir d'eau.
2 mai 1859.	Cap Vesey	1260	0	0	Nil	.....	Nil	.....	Cette réserve occupée en grande partie par des squatters a été arpentée et il en sera disposé au printemps, en donnant une préférence à ceux qui sont en possession.
	Comté du Prince Edouard.								Je doute qu'on n'ait pas disposé de cette pointe.
	Pointe Verte	Quantités			Nil	.....	Nil	.....	Toronto, nombre d'acres pris dans l'état du département de l'artillerie.
	Baie de Quinté.....	non don- nées.							
9 nov. 1858.	<i>Toronto</i> Réserve à l'ouest				41	50	353	75	Il faut déduire de ceci 50 acres occupés par l'asile des aliénés et un don à la corporation de Toronto de 50 autres acres, ainsi que le terrain dépendant du vieux fort et des nouvelles casernes. Il reste environ 200 acres d'excellente terre dont on pourra disposer à volonté.
11 nov. 1858.	de la cité.....	487	0	0			1306	00	
	Vieux fort et nouvelles casernes.								Le vieux fort et les nouvelles casernes sont encore occupés par les troupes de S. M.
	Casernes de la rue Bathurst.	3	0	0					Casernes de la rue Bathurst, inoccupées.
	19, 20 Place Wellington	1	0	0			4120	00	19, 20 place Wellington vendus à l'Hon. H. H. Killaly.
	Magasin du commissariat	1	3	0			1326	56	Magasin du commissariat et bureau des ingénieurs royaux occupés par la compagnie du chemin de fer du grand tronc.
	Bureau des Ingénieurs royaux...	3	2	0					On y construit un dépôt de pompes à incendie; valeur \$
	Victoria Square...	6	0	0					Le Victoria Square à la disposition du gouvernement, quoique par l'état du dép. de l'artillerie, on le dise applicable à la construction d'églises.

APPENDICE 37.

ETAT des Terres de l'Artillerie, indiquant l'étendue en superficie, les mutations faites en 1859, et les rentes respectives de 1856-1859.—*Suite.*

Rapports.	Endroits.	Nombre d'acres.	Rente en 1856, d'après le rôle.	Rente perçue en 1859.	
		a. r. p.	cts.	\$ cts.	
11 fév. 1858. 11 nov. 1859. 28 août 1859.	Hauteurs de Burlington.....	178 0 0	Nil.....	Nil.....	Environ 35 acres occupés par le grand chemin de fer de l'ouest pour lesquels il n'a encore été rien payé. Une petite partie est en possession de Sir Allan McNab. En vertu d'un ordre en conseil du 20 nov. 1858, tout le terrain a été arpenté et sera offert en vente ce printemps, par encan, suivant les demandes.
12 oct. 1857. 11 nov. 1858. 27 avril 1859.	Ferme de Short Hills, township de Pelham comté de Welland.....	200 0 0	280 00	.....	Ont été, suivant ordre en conseil, arpentés et divisés en lots de 25 acres et seront, après annonces, offerts à l'encan ce printemps.
25 fév. 1857. 30 avril 1859.	<i>Niagara</i> Réserve, ruines du fort George.. Réserve de Missisagua, fortification, bâtiments des ingénieurs.. Morceau de terre en lots de ville, 79, 80, 89 et 90. <i>Niagara</i> Réserve de la Chaîne.....	374 0 0 62 2 14 4 0 0	129 35	504 10	Cette belle propriété n'est pas encore employée. Au cas où le canal Welland relierait par la suite, Niagara, ce terrain aurait une grande valeur pour le gouvernement. Les casernes pourraient être avantageusement converties en école publique ou en hôpital de marine pour les matelots canadiens de nos lacs, tel que recommandé par rapport du 20 nov. 1858. La réserve de la Chaîne s'étend le long de la rive du Niagara, de la ville de Niagara au fort Erié. La province a accepté les titres d'une partie de ce terrain à elle transportée par le département de l'artillerie, le 1er octobre 1852. Cette réserve comprend une chaîne de largeur sur tout cet espace.
25 fév. 1857. 10 jan. 1857. 11 nov. 1858. 27 avril 1859.	<i>Queenston.</i> Hauteurs de Queenston	111 0 0	8 86	204 93	On a augmenté les rentes de Queenston, en changeant la condition des squatters qui ne rapportaient rien en celle de locataires qui donnent l'espoir d'un revenu. Le gouvernement a réservé sur les hauteurs 30 acres de terre qui ont été loués au comité du monument de Brock. Le reste est disponible.
	Lyons Creek. ...	3 1 0	.....	.....	Ordre de les louer à l'occupant actuel, à condition de pouvoir en reprendre possession à volonté. Seront loués à telle condition.
	Chippewa	19 2 29	44 00	.....	Les casernes, le magasin, quinze acres de terre, et l'isle à l'embouchure de la rivière Chippewa, contenant 4 acres et 3 roods de terre doivent être offerts en vente. Ordre en conseil 20 nov. 1858. Il ne s'est pas encore offert d'occasion de vendre.
5 août 1857.	Navy Island.....	.....	.....	.....	Il ne paraît pas que Navy Island ait été transportée au département de l'artillerie par l'acte de transfert. Elle pourrait néanmoins être réservée aux fins militaires.
5 août 1857. 15 déc. 1859. 21 déc. 1859.	Fort Erié	940 2 13	.....	.....	Il a été affecté 130 acres de cette réserve aux pensionnaires qui y étaient établis. Rapport a été fait sur les demandes de plusieurs réclamants. La compagnie du ch. de fer de Buffalo et Brantford occupe acres pour lesquels il n'a rien été payé. Le reste devrait être divisé en lots et offert en vente, suivant l'état du marché.
	Port Maitland.....	426 0 0	.....	.....	N'ai pas eu occasion de faire de visite.
	Pointe aux Dindes	592 0 0	.....	.....	Pas visité pour la même raison.

APPENDICE 37.

ETAT des Terres de l'Artillerie, indiquant leur étendue en superficie, les mutations faites en 1859, et les rentes respectives de 1856-1859.—*Suite.*

Rapports.	Endroits.	Nombre d'acres.	Rente en 1856, d'après le rôle.	Rente perçue en 1859.	
		a. r. p.	\$ cts.	\$ cts.	
23 jan. 1857..... 26 mai 1858. 11 nov. 1858. 12 août 1859. 17 nov. 1859.	London.....	73 0 0	Nil.	100 00	Il n'est pas à propos d'offrir cette propriété en vente, dans les circonstances actuelles. Les casernes de l'artillerie sont occupées par l'artillerie volontaire. Les autres casernes et bâtiments devraient être convertis en asile de sourds-muets et d'aveugles pour le Haut-Canada. La corporation de London négocie l'achat de partie de ce terrain pour en faire un parc.
11 nov. 1858. 12 août 1859.	Chatham.....	11 3 8	.....	.....	Bail abandonné. Ordonné de faire arpenter et vendre en lots. Ordre en Conseil 20 nov. 1858, qui sera exécuté sans retard. J'ai différé d'agir à la prière de la corporation, afin qu'elle fît ses offres pour l'achat de ce terrain qu'elle voulait convertir en parc ; mais il n'a été fait aucune démarche.
6 juin 1857..... 5 nov. 1858. No. 2. 11 nov. 1858 26 mai 1858. 13 août 1859. 8 déc. 1859.	Rond Eau	500 0 0	.....	.....	N'a pas été visité pour cause mentionnée dans d'autres cas.
	Amherstburg	311 0 0	144 0	220 00	Les pensionnaires occupent 199 acres de cette réserve. Le Fort Malden et 58 acres 1.20 de terre ont été pris par la province et convertis à l'usage d'un asile d'aliénés pour le Haut-Canada. Le reste du terrain a été arpenté, et sera vendu en lots à l'encan.
	Isle au Bois Blanc	212 0 0	36 0	.....	Isle au Bois Blanc.—La terre est bonne et pourrait être vendue en lots de fermes.
	Isle au Combat....	1200 0 0	.....	.....	L'Isle au Combat a de la valeur pour ses pêches seulement, étant presque toute en marécages. A été vendue à M. Paxton, par le département des terres de la couronne.
6 juin 1857. 17 juin 1857. 2 août 1857. 5 nov. 1858....	Windsor.	4 0 0	26 00	96 00	La corporation de Windsor a acheté cette réserve pour en faire un parc, moyennant \$1,600 en débetures, rachetables en 20 ans ; intérêt annuel \$96.
5 déc. 1859....	Pointe Edouard, Sarnia.	41 3 0	40 00	40 00	Louée pour 30ans, à compter du 24 juil. 1856, aux entrepreneurs de la compagnie du grand tronç.
	Owen Sound.....	51 2 44	.....	.....	N'a pas été visité.
	Baie Nottawasaga	66 0 0	.....	.....	Baie de Nottawasaga, township de Flos, n'a pas été visitée.
24 juin 1857.... 20 mai 1858. 30 juin 1857.	Penetanguishene,	5896 2 15	.....	.....	Il a été établi à Penetanguishene une prison de réforme pour les jeunes délinquants, comprenant les casernes et bâtiments et 198.0.25 acres de terre. Les pensionnaires occupent des emplacements et des fermes au montant de 2,342 acres ; le reste est disponible.
	Isle St. Joseph.....	910 0 0	.....	.....	N'a pas été visitée.
	Isle Ste. Marie.....	170 0 0	.....	.....	N'a pas été visitée.
20 oct. 1857.... 6 déc 1858.... 15 jan. 1859. Grand nombre en 18 9	Canaux du Rideau Canaux de l'Ottawa.....	23409 0 0 460 1 10	1563 95	.....	Quant au pouvoir d'eau et aux terres sur la ligne du canal Rideau, je réfère à mes rapports du 20 octobre 1857, 6 décembre 1858, et 15 janvier 1859, dont il est impossible de donner l'analyse dans les limites de ce cadre.

APPENDICE 37.

ÉTAT des Terres de l'Artillerie, indiquant leur étendue en superficie, les mutations faites en 1859, et les rentes respectives de 1856-1859.—*Suite.*

Rapports.	Endroits.	Nombre d'acres.	Rente en 1856, d'après le rôle.	Rente perçue en 1859.	
		a. r. p.	\$ cts.	\$ cts.	
			1563 95	.....
Un grand nombre en 1859.	Cité d'Ottawa, comprenant parties de (ci-devant) Bytown Haut et Bas.	415 0 0	8195 06		La cité d'Ottawa désignée sous le nom de "propriété de Bytown," comprend A. et B. dans la Con. C. du township de Nepean, achetés en 1823, d'Hugh Fraser, écuyer, prothonotaire de la ville de Trois-Rivières, par le comte de Dalhousie, pour et au nom du Roi. Elle a été en grande partie divisée en lots de ville. Une partie considérable a été vendue et concédée en fee simple. Une autre partie a été donnée à baux à termes de 30 années, renouvelables à la volonté des preneurs. Le gouvernement a pris pour les édifices publics au-delà de 60 acres, valant au moins \$8,000 l'acre. Le gouvernement possède aussi à Bytown 68 lots arpentés dont il n'a pas encore été disposé, de 66 x 198, faisant 136 lots de la dimension ordinaire de 66 x 99. On peut diviser en emplacements de quais tout le front des terrains du gouvernement sur la rivière Ottawa. Le gouvernement possède aussi une lisière de terre de chaque côté de la rivière jusqu'à Hogsback. Ces terres, y compris des fermes à Gloucester et Nepean, couvrent une superficie de 2,140 acres.
			9759 01	9960 64	
				55 00 4121 59	

(Signé,)

WILLIAM F. COFFIN,

Agent des Terres de l'Artillerie.

Ottawa, 1er février 1860.

APPENDICE No. 38.

MONSIEUR,—En conformité à vos instructions, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, le rapport suivant au sujet des travaux dont vous avez bien voulu me confier la direction, faits pendant la saison dernière.

Pour plus de clarté, je diviserai mon rapport en trois parties. Premièrement, je donnerai la description de la ligne principale de chemin de la rivière Goulais à la rivière des Espagnols, et des deux branches qui conduisant au village de Ste. Marie, avec telle observations sur la topographie générale du pays que je serai à portée de faire. Deuxièmement, je ferai rapport sur les parties construites du chemin, la manière dont elles l'ont été et le coût de telle construction. Et troisièmement, je vous donnerai aussi brièvement que possible, un aperçu général du pays, vous faisant connaître ses ressources ainsi que ses besoins, dans le but de vous fournir les mêmes renseignements que pourrait vous donner une inspection personnelle des lieux.

Parti de Chatham le 10 juin, et de Détroit le 12, je me rendis au Sault Ste. Marie, par un vapeur américain, ayant, avant mon départ, dépêché de Toronto, par la route de Collingwood, un assistant avec des vivres et partie de mes gens que je vins rejoindre en cet endroit. Les dispositions nécessaires prises, je commençai à arpenter et à localiser les chemins le 16 juin, et avec l'assistance de l'arpenteur provincial James Johnston, je terminai mes travaux à la chaîne de Montagnes à 36 milles ouest du méridien du lac au poisson blanc tel qu'arpenté par l'arpenteur provincial P. S. Donnelly, et à 135 milles est de la baie de Goulais, le 14 octobre.

Je renvoyai mes hommes aussitôt que possible, et après avoir réglé de compte avec le contracteur pour la saison, je retournai à Chatham et arrivai chez moi le 5 novembre.

Notre point de départ de la ligne principale était à la rivière Goulais, 46° 44, de latitude nord, à deux milles nord-est environ de son entrée dans la baie de Goulais. Cette rivière a, à une distance de plusieurs milles de son embouchure, une largeur moyenne de cinq chaînes, son courant est rapide en certains endroits; la profondeur du chenal est en général de douze pieds, le fonds est sablonneux. Les bords de la rivière sont bien boisés de bois francs mêlés d'épinette, de sapin et de pin; le sol près du rivage est de terre glaise sablonneuse sur un fond d'argile, et continue ainsi l'espace de trente chaînes de chaque côté de la rivière. Laissant le rivage, nous avançames sur un plateau bas et plat s'étendant à l'est jusqu'à la première chaîne de montagnes; le sol ici est de sable léger et le territoire a été dévasté par l'incendie. Le bois où il s'en trouvait, consistait en épinette, en pin, en cèdre, en épinette rouge et en sapin.

On peut facilement construire six milles de chemin sur cette partie.

De ce point à la ligne de division est du township d'Awerees, cinq milles et demi, le terrain était accidenté de chaînes de rochers, et nous éprouvâmes beaucoup de difficulté à trouver une bonne ligne pour un chemin.

Nous avons pu néanmoins courir notre ligne de manière à éviter, autant que possible, toute dépense considérable de déblai et de minage. Quelques unes des vallées étaient de bonne terre, mais on y rencontrait ça et là de grosses roches. Le bois était beau mais rare, le bouleau noir, l'érable, le cèdre, le sapin et le bois de fer dominaient avec ça et là quelque bois de pin de belle venue. A la distance de huit milles du point de départ, beaucoup d'attraction locale se fit sentir, et il y fut découvert une veine de mine de fer dont un échantillon vous est transmis étiqueté sous le No. 6.

Depuis la limite est d'Awerees, jusqu'à la rivière des Jardins, la surface est plus unie et on y rencontre moins de chaînes de rochers.

Le sol, sur le parcours du grand chemin aussi bien que de chaque côté à une grande distance, est de belle terre glaise sablonneuse; le bois est à peu-près de la même qualité, sauf que du pin de grande dimension et sain s'y trouve en abondance.

La rivière des Jardins est peu profonde, mais son courant est très-rapide; et semblable aux autres rivières du pays, elle submerge ses bords à la crue des eaux le printemps. Elle a deux cent dix-sept pieds de large; la hauteur de ses bords, là où la rivière a été traversée, sur le côté est, est de dix pieds; sur le côté ouest de quatre pieds; son lit est de graviers et à quatre pieds d'eau. On a trouvé sur chaque côté de cette rivière un grand nombre de beaux pins. Il serait nécessaire d'avoir un bon pont sur cette rivière.

11½
milles.

19½
milles.

De la rivière des Jardins à la rivière Echo, il y a cinq milles ; la principale partie de cette étendue est de terre arable de première qualité. Le sol est de belle terre glaise sablonneuse ; le bois est l'érable, le cèdre, de très gros pins, le sapin et le tilleul. Cette rivière demande aussi la construction d'un bon pont ; sa largeur est de cent cinquante pieds, sa profondeur de quinze pieds, la hauteur de ses bords de trois, et son lit est vaseux.

La raison qui m'a engagé à suivre le sud, au lieu du nord, du lac Echo, tel que tracé sur le plan qui m'a été fourni, est qu'après une exploration minutieuse, j'ai trouvé qu'au nord du lac la construction d'un chemin entraînerait de grandes dépenses, si toutefois on pouvait même y trouver un passage, le territoire au nord du lac étant très inégal et rocheux.

24½ milles. A l'est de la rivière Echo, la surface du territoire est plus inégale. On y traversa plusieurs chaînes de rochers dont une entre autres, près de la rive l'est de la rivière, est d'une grande étendue. Le sol, dans les vallées intermédiaires, est de terre glaise sablonneuse, avec ça et là quelques rochers à sa surface. Le bois est presque entièrement de beau bois franc, mais en petite quantité. Même aspect au sud et au nord du chemin, une grande partie de ce territoire est propre à la colonisation. Nous passâmes un grand lac au nord, aux environs duquel croissait quantité de pin blanc mêlé de bois franc.

30 milles. A partir de cet endroit jusqu'au lac Désert, le deuxième de la chaîne du Thessalon, distance de six milles, nous avons traversé une belle étendue de pays, le sol étant de terre glaise sablonneuse de première qualité. Cette contrée, jusqu'au point qu'elle a été explorée, s'étend au sud du chemin. Les bois francs ordinaires y dominaient, et le pin blanc d'une belle croissance y était en abondance.

36 milles. La partie du territoire que nous avons parcourue, à partir du lac Desert jusqu'à la rivière Thessalon, était bonne. Il ne s'y trouvait que très peu de grosses roches. Le sol est de riche terre glaise sablonneuse, bien boisé, et cette partie est très propre à la colonisation. La rivière, à l'endroit où nous traversâmes, a trois cent quinze pieds de large, sa plus grande profondeur est de quatorze pieds d'eau, avec un faible courant, et son fond est de vase. Un bon pont serait ici nécessaire ; mais l'eau étant basse aux approches des bords de la rivière, et le courant presque nul à l'endroit où nous l'avons traversée, la construction d'un pont sur cette rivière ne serait pas aussi dispendieuse que sa largeur pourrait le faire supposer.

43 milles. A l'est de la rivière Thessalon, à la distance de cinq milles, nous avons parcouru une étendue de territoire qui ne le cède en rien, quant au sol et au bois, au littoral du lac.

48 milles. Le sol est de belle terre glaise sablonneuse : et les bois francs si souvent mentionnés, dominant sur cette étendue de terre, mêlés de beaux pins blancs.

56 milles. A partir de ce point jusqu'au lac Wa-que-ko-bing, distance de huit milles, la surface est unie et offre une bonne ligne pour un chemin ; le sol est néanmoins de sable léger ou de graviers ; le bois dominant est le pin blanc, qui quoique d'une belle croissance et propre à être scié, est loin d'être d'une aussi bonne qualité que celui que l'on trouve dans les vallées, mêlé avec le bois franc. A un mille au nord, la surface du pays est rocheuse et accidentée.

Laissant le lac Wa-que-ko-bing, nous traçâmes la ligne sur une étendue unie de terre boisée de bois francs, en passant entre une chaîne de lacs, et de là, jusqu'à la rivière Mississaga, distance de treize milles. Au sud de la ligne, le pays est propre à la colonisation, mais au nord il est plus inégal et accidenté.

L'incendie a ravagé une partie considérable de ce territoire et détruit quantité de bois de valeur.

Le sol est de terre glaise sablonneuse, à la surface se trouvent ça et là de grosses roches.

Le Mississaga est bordé de bois francs bien fournis, mêlés d'épinette, de sapin et de pin. Le sol, à une distance de 40 chaînes de la rivière, est de riche terre glaise sablonneuse sur un fond de terre blanche.

59 milles. La largeur de la rivière est de cent quatre-vingt dix-huit pieds et il faudra y construire un bon pont. La présence d'un îlot au milieu, là où elle a été traversée, diminuera considérablement les frais de sa construction.

A l'est du Mississaga, à une distance de cinq milles, nous courûmes notre ligne sur un terrain uni dont la surface n'était que partiellement accidentée de rochers et qui offrait un passage facile

Le sol est de terre légère et sablonneuse, et il a été dévasté à une grande distance par l'incendie. Le pin, l'épinette, le sapin, le peuplier et le bouleau ont crû de nouveau sur cette partie autrefois une vaste forêt.

Ce plateau s'étend au nord et au sud de la ligne du chemin à une distance considérable selon le rapport des explorateurs.

De ce point en gagnant l'est, à une distance de cinq milles, le sol est uni, mais le roc est près de sa surface; et quoique nous ayons pu y trouver une bonne ligne pour un chemin, cependant cette partie est peu propre à la colonisation.

Le bois comme on doit le supposer est rabougri et chétif, et consiste principalement en pin, en sapin et en bouleau blanc d'une petite venue.

Notre chemin se trouve borné au sud par un marais spacieux d'à peu près un mille de large, où, au milieu de mauvaises herbes, croissent des groupes d'épinette rouge et d'aulne noir. Une étendue de belle terre bien boisée de bois franc se trouve encore au sud de ce marais.

On a découvert une rivière contenant une veine de sulfure de cuivre jaune, à soixante et quinze milles et trois quarts de distance dans la direction nord-est, que nous avons tracée jusqu'à deux milles; et dont un échantillon est transmis pour votre inspection, étiqueté No. 35, 79 milles.

Prolongant notre course à quinze milles plus loin, nous passâmes près d'une chaîne de lacs bordés de rochers escarpés où se trouve la source de la rivière des Aveugles. Ici nous n'avancâmes que lentement en conséquence de la fréquente rencontre de ces rochers escarpés qu'il nous fallait bien inspecter avant de faire un pas. Quoique très souvent obligés de décrire une courbe afin d'éviter de trop grand frais de minage et de percement, nous réussîmes cependant à y découvrir une ligne assez avantageuse pour un chemin.

Le pays sur la ligne aussi bien que celui au nord et au sud offre peu d'encouragement à la colonisation. De hautes montagnes et d'étroites vallées intermédiaires, voilà l'aspect général du pays. Le bois était petit et chétif; le pin, l'épinette, le sapin et le cyprès dominaient, par fois on rencontrait une étroite vallée boisée de bois francs. Le sol est de terre légère sablonneuse. La rivière des Aveugles, là où nous la traversâmes, a quatre-vingt-dix pieds de large, ses bords sont de huit pieds de hauteur, son courant faible, son fond de sable et sa profondeur est de dix pieds d'eau. 94 milles.

De là, à la branche ouest de la rivière au Serpent, distance de douze milles, la surface du territoire est basse et unie, mais rocheuse. Le bois est à peu près de la même qualité que ci-dessus. On y a remarqué une grande quantité de pin blanc et rouge. Les arbres ont généralement deux pieds de diamètre. La branche ouest de la rivière au Serpent est de quatre vingt pieds de largeur, ses bords sont de trois pieds de hauteur, son courant faible et son fond est de sable. 106 milles.

Nous dirigeant à l'ouest, nous traversâmes la rivière au Serpent et l'un de ses tributaires qui coule au sud-ouest. La rivière principale où elle a été traversée a quatre-vingt treize pieds de largeur, sa profondeur est de dix pieds et ses bords sont de six pieds de haut, son courant faible et son fond est de sable. La branche est a quatre-vingt deux pieds de largeur, et trois pieds d'eau, ses bords sont plats et son fond est de graviers. Le sol en général, entre les branches est et ouest de cette rivière, est rocheux et aride. Nous ne rencontrâmes pas de montagnes, mais la surface est accidentée de rochers. Le bois dominant est le bouleau blanc, l'épinette, le sapin et l'épinette rouge. On a observé dans toute cette partie du pays une grande quantité de beau pin blanc. 117 milles.

De ce point à la rivière des Espagnols, nous courûmes notre ligne en grande partie sur un terrain plat: l'égalité du terrain était interrompue par quelques chaînes de roches, mais qui ne pouvaient faire obstacle à la construction d'un bon chemin ou nuire à la colonisation.

Le sol des premiers sept milles de ce territoire est de terre glaise sablonneuse, et le bois est l'érable, le cèdre, l'épinette et le sapin, mêlés d'une grande quantité de beau pin blanc et rouge. Le sol des trois derniers milles est de terre argileuse et le bois de même qualité.

Cette rivière est la plus grande de celles qui se déchargent dans le lac Huron, et l'on rencontre dans ses environs d'immenses étendues de terre propres à la colonisation. Elle a plusieurs branches qui toutes, selon que j'en suis informé, descendent des hauteurs des

terres. Sa navigation est interrompue par de nombreuses chûtes, dont quelques-unes sont très pittoresques, et offrent des pouvoirs d'eau sans nombre. Nous traversâmes cette rivière immédiatement à la décharge de la rivière aux Sables, principal tributaire.

En gagnant les bords du lac Huron, le pays est inégal et accidenté, mais au nord se trouvent des étendues de terre considérables propres à la colonisation.

127 milles. La rivière aux Espagnols, là où nous la traversâmes, a trois cent quatre-vingt-seize pieds de largeur, ses bords sont de douze pieds, son courant faible, son fond rocheux et elle a vingt pieds d'eau de profondeur.

135 milles. 17 chaîne De la rivière aux Espagnols à la chaîne des montagnes, la surface du pays est très accidentée et quoiqu'il n'y ait pas d'obstacle sérieux à la construction d'un bon chemin, néanmoins les vallées sont étroites et n'offrent que très peu d'espace de chaque côté pour la colonisation. On a observé que le hêtre croissait dans les vallées, avec les bois francs ordinaires, mais le sol était en général léger et pierreux.

En conformité à vos instructions, nous avons recueilli des échantillons de différentes formations géologiques; je les ai étiquetés et indiqué sur la carte les endroits où ils ont été trouvés. Je les transmets pour votre inspection.

J'ai maintenant à faire rapport au sujet des deux branches de ce chemin, conduisant au Sault Ste. Marie.

En localisant ces chemins, je fus obligé, à raison de la nature du pays, de m'écarter des lignes tracées pour me guider. Après mûre délibération, je me déterminai à fixer le terminus des chemins au quai de Pim, vu qu'étant un débarcadère fréquenté par les bateaux à vapeur, il offrait aux émigrants des avantages qu'on ne pourrait obtenir autrement sans encourir des dépenses considérables. En sondant la rivière au pied de la réserve de chemin tracée par l'arpenteur provincial Alexander Vidal, à quelques chaînes à l'est du présent quai, j'ai trouvé que la construction d'un dock à cet endroit entraînerait une forte dépense, et M. Pim m'ayant offert gratuitement un droit de passage sur sa propriété, j'ai cru devoir accepter son offre dans l'intérêt du service public.

A la distance de deux milles du bord de l'eau, je crus nécessaire d'établir deux lignes, l'une divergeant au nord-ouest de manière à atteindre la rivière Goulais, et l'autre au nord-est afin de relier le chemin McKay avec le grand chemin, et ouvrir ainsi une voie de communication entre les mines de Bruce et la partie inférieure du lac.

Dans l'arpentage de la branche ouest qui conduit à la rivière Goulais, nous n'éprouvâmes aucune difficulté jusqu'à la limite nord du township de Korah. De ce point au pied des côtes de la rivière Goulais, la surface est très accidentée de chaînes de roches, et j'éprouvai beaucoup de difficulté à trouver une ligne pour un chemin. La même chaîne traverse la limite ouest du township d'Aweres, sur la ligne duquel, comme je l'ai déjà remarqué, j'espérais avoir trouvé une route facile; mais je suis d'avis que la construction d'un chemin par l'une ou l'autre route entraînerait des frais considérables, et que les avantages qu'on en retirerait ne compenseraient pas le coût de sa construction. Je suggère donc respectueusement, que la branche ouest soit continuée à travers le centre du township de Korah, au sud des côtes de la rivière Goulais, jusqu'à la Baie de Goulais; et que la branche est ou McKay soit seule prolongée de manière à rencontrer la ligne principale de chemin telle qu'arpentée à partir de la rivière Goulais.

La branche ouest ainsi tracée traverserait un pays très propre à la colonisation; et sa construction, selon moi, contribuerait grandement à encourager la colonisation du township de Korah.

Dans l'arpentage de la branche est, on put trouver une bonne ligne pour un chemin jusqu'à un mille de la limite nord du township de Tarentorus. Trois ravins furent traversés, et il nous fallut en plusieurs endroits décrire une courbe afin d'éviter des frais dispendieux de percement et de pont.

La terre de chaque côté du chemin est bonne jusque là, mais une grande partie du pays a été brûlée.

Au nord, jusqu'à la rencontre du grand chemin, le pays est très accidenté de chaînes de rochers, et quoi qu'il ait été trouvé une ligne passable pour un chemin, sa course est tortueuse.

Permettez-moi de suggérer ici, monsieur, que le chemin ne devrait pas être construit d'après les spécifications actuelles, dont copie accompagne le présent, au-delà de la limite du territoire propre à la colonisation, mais qu'afin de pratiquer un chemin d'hiver comme

moyen de communication postale, les arbres soient rasés sur trente pieds de largeur pour permettre aux traîneaux d'y passer. Je recommanderais aussi l'adoption de ce système sur la ligne principale. J'ai dit trente pieds, parce que d'après les informations recueillies de ceux qui connaissent bien le pays, j'ai lieu de croire qu'un chemin d'hiver d'une plus grande largeur deviendrait impraticable à certaines saisons, par l'accumulation de la neige.

Je pense que les communications se feront par eau, pour quelque temps encore entre les principaux points, durant la saison de la navigation ; et s'il était possible de s'assurer d'un chemin d'hiver semblable à celui que j'ai décrit, je suis d'avis que cela suffirait aux besoins du moment.

Je recommande que le chemin à travers le township de Korah soit construit d'après le marché fait avec l'entrepreneur.

En conformité aux spécifications que je reçus le 3 juillet, j'acceptai des soumissions pour ces travaux jusqu'à 3 P. M., lundi, le 25e jour de juillet.

Après un examen des soumissions, je donnai le contrat à M. Thomas Maitland, tel que déjà mentionné, sa soumission étant la plus basse, et les prix pour l'accomplissement de l'ouvrage étant selon moi modérés.

M. Maitland a commencé ses travaux le 9 d'août, et a fait autant que je pouvais attendre, vû la saison avancée à laquelle il s'est mis à l'œuvre.

La difficulté de trouver des travailleurs pour si peu de temps, et les mauvais temps de la fin de septembre et du mois d'octobre, ont beaucoup retardé ses progrès. Il y a près de cinq milles de chemin ouverts et déblayés sur la branche McKay ou de l'est, et environ un mille et demi à l'ouest de l'intersection des deux branches.

On a fait nombre de ponts et de fossés et des travaux considérables de nivellement, qui ont rendu le chemin praticable sur une distance de quatre milles au nord-est, et trois milles et demi au nord-ouest ; mais aucune partie n'a encore été acceptée, l'entrepreneur ayant à compléter l'ouvrage, suivant son contrat.

Vous verrez par l'état No. 2 annexé, fait le 27 octobre, que la confection de ces chemins a coûté, pour la saison dernière, la somme de deux mille cent soixante-et-dix piastres, trente-quatre centins (2,170. 34). Sur cette somme, l'entrepreneur a reçu celle de mille neuf cent cinquante trois piastres, trente-quatre centins. (\$1,953. 34). La balance a été gardée suivant la convention, en attendant que l'entreprise soit entièrement terminée.

Pour terminer ces chemins, suivant les spécifications, jusqu'à l'extrémité des terres propres à la colonisation sur la branche est et au bord de la Baie Goulais, en passant par le milieu du township de Korah, il faudrait, d'après mes calculs, une somme de sept mille piastres (\$7,000 ; faisant pour la construction de vingt-trois milles et demi de chemin, neuf-mille cent soixante-et-dix piastres (\$9,170) ou terme moyen, trois cent quatre-vingt-dix piastres (\$390) par mille.

Pour ouvrir un chemin d'hiver, comme celui que j'ai décrit, de la rivière Goulais à la rivière des Français, et pour le relier à la branche McKay qui va au village de Ste. Marie, il faudrait faire une dépense de (\$90) par mille, sans compter les ponts, pontages et fossés.

En faisant les branches de ce chemin qui vont au village de Ste. Marie, j'ai cru à propos de fossoyer de chaque côté sur les deux premiers milles, comme étant la partie sur laquelle il y aura le plus de transport. Quoique le pays soit élevé et descende graduellement vers la rivière, néanmoins le sol est dur, et sans de bons fossés, l'eau resterait à la surface et détruirait bientôt le chemin. J'ai fait sur la rivière aux Racines, un pont semblable à ceux que jettent les officiers du bureau des travaux publics sur des cours d'eau de ce genre, et j'ai fait sur les ravines des ponts de bois rond, couverts en plaçons, sur le travers, et munis de garde-fous solides.

Dans le déblai, j'ai fait couper les côtes aussi à pic que pouvait le permettre la sûreté du chemin, et j'ai tâché par tous les moyens en mon pouvoir d'épargner les frais.

Je viens de vous décrire, Monsieur, aussi clairement et brièvement que possible, la nature du pays que j'ai exploré, le mode adopté dans la construction de ces chemins, la somme dépensée pour ces travaux, et celle qu'il faudra pour les continuer ; je vais maintenant, suivant ce que j'ai dit, en commençant mon rapport, vous donner un aperçu général de tout le pays qui borde les lacs Huron et Supérieur.

Je répète ce que j'ai déjà dit que cette étendue de pays sera tôt ou tard, une source abondante de revenu pour la province.

Les richesses minérales, encore à peines connues, seront un jour exploitées, et la terre cultivable se défrichera, en suivant le progrès des mines, et attirera sur nos bords des milliers d'émigrants qui cherchent aujourd'hui refuge de l'autre côté de la frontière.

Les régions forestières, si elles sont bien explorées, ouvriront un débouché à l'emploi avantageux des capitaux, et les pêcheries, déjà fort recherchées, augmenteront continuellement en valeur et en importance et tendront à développer les progrès et la colonisation du pays.

Parlons d'abord du pays qui borde les rives du lac Supérieur.

On n'a de cette région que les connaissances qui ont pu être recueillies dans un examen rapide de la côte ; et je crois ne pas me tromper en disant qu'à l'exception du trappeur métis et du sauvage, personne n'est jamais pénétré à l'intérieur.

Si l'opinion des mineurs doit être de quelque poids, on ne peut avoir raison de douter que notre pays recèle de grandes richesses minérales.

Partant du lac Huron, on trouve, en gagnant l'intérieur, des indices de mines de fer et de cuivre, et je vous envoie des échantillons que j'ai recueillis cette année ; l'endroit où la découverte en a été faite est indiqué sur la carte.

Plusieurs familles ont déjà pris des terres dans les townships nouvellement arpentés, et quand il aura été ouvert un chemin qui permettra de communiquer avec l'intérieur, je suis certain que plusieurs autres suivront cet exemple et que les terres cultivables seront bientôt établies.

Il y a plusieurs moulins sur la côte du lac, en pleine opération, et quoiqu'à ce moment le commerce de bois soit tombé comme toutes les autres branches de commerce, je ne doute pas qu'il ne redevienne prospère.

Les pêcheries, comme je l'ai dit, sont très recherchées, et il se fait un commerce actif à plusieurs points du lac par ceux qui exploitent cette industrie.

Les arpentages et l'ouverture des chemins ont beaucoup fait pour encourager l'établissement de cette partie du pays, et j'espère, qu'à la fin de cette année, nous verrons un progrès marqué dans ces endroits.

Afin de mieux vous faire voir l'importance de cette partie de la province, permettez-moi de vous donner l'état de la valeur des exportations entrées à la douane du Sault Ste. Marie, que je dois à l'obligeance de MM. Wilson et Pilgrim, collecteurs de ce port :

Valeurs des exportations expédiées en Angleterre et aux Etats-Unis, entrées à la douane du Sault Ste. Marie, du 1er mai au 31 octobre 1859,	
consistant en minerais de cuivre, pelleteries, poisson, ichthyocolle, etc.	\$308,035 00
Droits perçus pendant ce temps	5,159 77

Les terres vendues dans les townships de Korah, Ste. Marie et Tarentorus, depuis le 1er mai, s'élèvent à 3,900 acres.

Ces faits, monsieur, pourront vous donner quelque idée de l'importance de cette partie du pays, laquelle est encore dans son enfance et n'a que depuis peu attiré l'attention de l'exécutif.

Si aujourd'hui cette partie de la province produit cinq mille piastres au trésor provincial que ne rapportera-t-elle pas quand ses ressources seront développées et l'intérieur bien connu ?

La population (en autant qu'on a pu en constater le nombre) entre la baie Goulais et les mines de Bruce, y compris l'île St. Joseph, est de 2,288.

Les mines de Bruce et Wellington étaient les seules exploitées du côté canadien du lac, jusqu'à la fin de la saison dernière, époque à laquelle M. Palmer a commencé des travaux sur la location de la rivière aux Racines, joignant le township Ste. Marie, avec, je crois, bonne apparence de succès.

M. Fletcher a fait faire cette année une fonderie aux mines de Bruce, et il faut espérer que les actionnaires de ces mines qui ont été les pionniers des entreprises de mines dans cette partie du Canada, recevront la récompense de leur énergie et de leur persévérance que rien n'a pu rebuter.

La compagnie veut faire faire un chemin pour elle, qui rejoindrait la grande ligne, aussitôt qu'elle sera ouverte.

La mine de Wellington, à environ un mille à l'ouest de celle de Bruce, fait des progrès, et sous la bonne administration de celui qui en dirige les travaux, elle ne peut manquer d'offrir aux capitaux un placement avantageux.

La population de ces mines est de 1150 âmes.

La quantité de minerai expédié le 31 octobre 1859, de ces deux mines, était de 2,250 tonnes, valant en moyenne de quatre-vingt à quatre-vingt-dix piastres (\$80 à 90) le tonneau.

Ainsi, monsieur, sous les quatre rapports des mines, des bois, de l'agriculture et des pêcheries, cette partie de la province est digne d'attention et mérite que le gouvernement s'occupe de sa prospérité.

Il ne sera peut-être pas inutile, et j'ose croire ne pas outrepasser mon devoir en le faisant, de comparer les progrès de nos voisins des rives sud des lacs avec les nôtres et de rechercher les causes pour lesquelles ils sont si en avant de nous.

Afin de faire connaître d'une manière évidente les progrès faits par les Américains, je citerai, d'après des documents authentiques, les produits des mines de la rive sud du lac Supérieur, le trafic général de cette partie du pays et le nombre de vaisseaux employés au commerce. Je m'en tiendrai aux années 1858 et 1859, quoique je sois en possession de statistiques faisant voir les progrès graduels qui ont eu lieu sur ce lac depuis 1847, mais dont la citation serait trop longue de ce rapport.

Vaisseaux de toute grandeur qui ont passé par le canal au Sault de Ste. Marie pendant la saison de 1858. - - -	241	
Valeur du cuivre exporté, 1858 - - - - -		\$2,730,600 00
Valeur du fer exporté, 1858. - - - - -		102,000 00
Importations des ports inférieurs des Etats-Unis à diverses périodes sur le lac Supérieur, 1858 - - - - -		3,000,000 00
Vaisseaux de toute grandeur qui ont passé par le canal au Sault Ste. Marie pendant l'année 1859, du 1er mai au 31 octobre, - - - - -	891	
Tonnage d'iceux - - - - -	331,687 Ton'x.	
Quantité totale du cuivre exporté durant la même période	6,430 Ton'x.	
Valeur - - - - -		2,895,468 00
Quantité totale de loupe et de minerai de fer exportés pendant la même période - - - - -	68,765 Ton'x.	
Valeur - - - - -		479,484 00

On doit ajouter à ce qui précède la quantité de cuivre et de fer transportée par vaisseaux pendant le mois de novembre, et aux exportations pendant les deux saisons, les fourrures, le poisson, l'ichthyocolle et les cuirs, ce qui augmenterait de beaucoup la valeur des exportations.

Le succès de nos voisins est dû en grande partie à ce que tout le pays a été arpenté et divisé en lots, offrant ainsi aux explorateurs l'occasion de pénétrer à l'intérieur et de développer ses richesses.

Sous ce rapport, monsieur, nous pourrions beaucoup profiter de leur exemple, car je suis persuadé que si notre territoire était divisé en lots de six milles carrés, et qu'il fût offert des avantages à ceux qui désireraient en faire l'exploration sous des règlements semblables à ceux adoptés aux Etats-Unis, les richesses minérales et autres qui sont supposées s'y trouver, seraient bien vite exploitées et augmenteraient de beaucoup notre revenu en peu d'années; et que nombre d'émigrants qui vont s'établir aux Etats-Unis resteraient avec nous et contribueraient à améliorer cette partie de notre pays.

Dans la partie du pays propre à l'agriculture, le blé de printemps, l'orge, l'avoine, le blé-d'inde et le foin ont été cultivés avec succès. J'ai l'honneur de vous transmettre, avec les échantillons des minéraux, ceux des deux grains en premier lieu mentionnés. Le blé a été récolté par M. Walker, sur l'île aux Ours, et l'orge par M. Richardson sur l'île St. Joseph.

Le sol est bien propre à la culture des légumes et le climat est salubre.

Le plus grand froid en hiver est, je crois, de 20 à 35 degrés et il se prolonge rarement au-delà de trois jours.

Cette partie du pays possédant un riche climat, quantité de terre cultivable, des pêcheries peuplées de truite, de poisson blanc, de hareng et de brochet, de riches forêts ainsi que des pouvoirs d'eau sans nombre, et, dans ses parties stériles et montagneuses, des richesses minérales inépuisables, je ne la pense pas de peu d'importance pour la province.

En conclusion, Monsieur, j'ai l'honneur de vous soumettre, à la demande des parties intéressées, les réclamations de certains habitants de l'île St. Joseph. Plusieurs se sont

adressés à moi pendant l'été, et je leur ai promis de vous demander le règlement de leurs réclamations.

Par ce qui précède, vous verrez, monsieur, que je me suis efforcé de vous soumettre, aussi brièvement que possible, un rapport fidèle des travaux dont vous avez bien voulu me confier la direction, et qui, j'espère, sera trouvé satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

ALBERT PELLEW SALTER,

Arpenteur Provincial.

Chatham, 10 Janvier 1860.

L'Honorable Commissaire,

Des Terres de la Couronne,

Québec.

R É P O N S E

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 7 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "une copie de la commission et lettre d'instruction, en vertu desquels M. Allan Neil McLean a récemment été nommé inspecteur des ventes des terres de la Couronne ou des réserves du clergé dans le Haut-Canada; aussi, pour des informations complètes quant aux devoirs du dit Allan Neil McLean, et à la rénumération qui doit lui être accordée."

[Par ordre,]

C. ALLEYN,
Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, 27 mars 1860. }

Copie d'un rapport de comité de l'Honorable Conseil Exécutif en date du 21 février 1859 approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le même jour.

Le comité a eu sous considération un rapport du commissaire des terres de la couronne qui soumet un mémoire du comptable du département, au sujet des arrérages dus sur les lots des réserves du clergé et de la nécessité de faire faire une inspection des lots ainsi loués par quelque personne compétente, de constater leur valeur actuelle et percevoir les arrérages dus.

Je recommande respectueusement la nomination de M. Allan N. McLean, écr., de Toronto, en vertu de cet ordre en Conseil.

(Signé,
P. M. VAN KOUGHNET.
Approuvé. (Signé,) E. H.
17 déc. 1859.

Le commissaire demande l'autorisation d'employer une personne capable pour percevoir les arrérages dus sur les réserves du clergé, et de porter les frais et salaire d'icelle au compte du fonds provenant de ces terres. Cette perception ne peut se faire avantageusement par les employés ordinaires de ce département, vu qu'il pourra être nécessaire que l'agent nommé visite diverses localités et vu aussi la confusion dans laquelle le dernier agent, M. Baines, a laissé les comptes, et la difficulté de constater quels sont ceux qui ont payé et ceux qui ne l'ont pas fait.

Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

Pour copie conforme,

(Signé,)

W. H. LEE,
G. C. E.

L'Honorable
Commissaire des Terres de la Couronne.

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Toronto, 10 janvier 1860.

24 Septembre 1856, Rentes du clergé. Lors de sa destitution, M. Baines, ex-agent des comtés de York Ontario, Peel, transmet à ce département les livres et papiers relatifs aux rentes des revenus du clergé.

En examinant ces livres, on s'aperçut qu'il y avait un grand nombre de cas pendants, et beaucoup de personnes possédant depuis longtemps des terres des réserves du clergé à bail qui n'avaient rien payé.

Ces réserves demanderaient toutes à être visitées afin de constater leur valeur actuelle. La faible somme annuelle à laquelle sont laissés les rentes de ces terres des réserves du clergé est cause que les personnes qui les occupent ne se troublent pas de venir payer leurs arrérages. D'ailleurs, comme le gouvernement ne fait aucune demande de ces rentes, ces mêmes personnes en concluent assez naturellement qu'il est inutile de faire aucun paiement.

En présence de ces faits, il semble à propos de faire examiner l'état des rentes des réserves du clergé.

Je ne saurais dire quel est le chiffre total de ces dettes, les livres de M. Baines n'étant pas balancés.

Je suggère respectueusement que quelqu'un soit nommé pour faire l'enquête nécessaire sous la surintendance de ce département.

Le tout respectueusement soumis,

(Signé,)

WILLIAM FORD,
Comptable du D. T. C.

A l'Hon. P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne.

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.
Toronto, 8 février 1859.

Rapport sur les rentes du Clergé du Haut-Canada.

D'après le mémoire ci-annexé, il y a 14,890 acres de terres des réserves du clergé à bail, et sur lesquelles il y a des rentes d'échues.

Les townships où se trouvent ces lots formaient une partie des vieux townships de Newcastle, London et une partie de celui de Midland.

Il reste encore à examiner le

District de l'Est

“ Ottawa,
“ Johnston,
“ Bathurst,
“ Midland, (en partie)
“ Home,
“ Gore, et
“ de l'Ouest.

(Signé,)

WILLIAM FORD.

A l'Honorable P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des Terres de la Couronne.

Memorandum des lots à bail du Clergé non vendus.

Sophiasburgh.	Sidney.	Cramahe.	Murray.	Darlington.	Mariposa.	Ameliasburgh.
200	50	200	200	25	150	200
400	200	200	100	200	100	200
200	200	100	200	24	200	200
91	200	100	50	100		100
166	200	50	200	200		
100	200	50	200			
100	100	10	100			
100	200	100	100			
157		58	200			
100		200	100			
133		200	200			
53		200	200			
200						
200						
3000	1350	1418	1650	549	450	700
Percy.	Haldimand.	Otonabee.	Douro.	Eldon.	Clarke.	Hope.
100	200	100	100	100	100	60
200	100	200		200	135	
200	112	50			50	
	100					
500	512	350	100	300	293	60
Seymour.	Cavan.	Monaghan.	Ernestown.	Kingston.	Hollowell.	Loughboro'.
200	200	200	100	100	393	50
200			200		100	
100			50			
			200			
500	200	200	550	100	493	50
Charlotteville.	Yarmouth.	Burford.	Blenheim.	Townsend.	Oakland.	Hamilton.
200	100	50	100	200	100	73
100	50	200	200			
300	150	250	300	200	100	73
RECAPITULATION.....			3000	500		Manvers.
			1350	200		200
			1418	200		11224
			1650	550		3466
			549	100		
			450	493		
			700	50		
			500	300		
			512	150		
			350	250		
			100	300		
			300	200		
			285	100		
			60	73		
			11224	3466	Total, acres...	14890

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.

Québec, 10 Février 1860.

MONSIEUR,—Je vous adresse avec la présente deux livres contenant le chiffre des rentes échues sur certaines réserves du clergé données à bail à diverses époques.

Vous voudrez bien vous mettre en communication avec les personnes qui y sont nommées (ou celles qui sont en possession des lots) en les avertissant de la somme qu'elles doivent à la Couronne ; vous leur demanderez quels sont les termes auxquels elles se proposent de faire leurs paiements, et les avertirez de verser ces paiements à l'une des succursales de la banque du Haut-Canada au crédit de ce département, et d'adresser par votre entremise à ce département un double certifié du dépôt qui aura été fait ainsi qu'une traite.

Si quelqu'un ne peut payer ou si le propriétaire d'un lot ne peut être trouvé, vous vous informerez de la position de ce lot, de l'étendue de la nature et de la valeur des améliorations qui y ont été faites, la valeur du lot comme terre non défrichée, et vous ne réglerez rien avec personne sans l'approbation préalable de ce département.

De temps à autre, vous ferez rapport sur les divers cas (séparément), donnant votre opinion sur chacun d'eux et faisant connaître le meilleur moyen de les résoudre.

S'il est nécessaire, vous pouvez visiter et faire l'examen de tout lot et vous enquérir de la position et des moyens de l'occupant ; mais vous n'encourerez ces frais qu'en autant que vous considérerez que vous ne pourrez atteindre au même but par communications écrites ou verbales. Dans le premier cas, il serait peut-être convenable pour vous de vous aboucher avec l'agent du département domicilié dans le comté dont la position le met en état de vous donner d'autres informations.

Vos appointements sont fixés à \$1,200, avec frais de voyage, papeterie et frais de port.

Vous aurez à expliquer la nécessité des frais de vos voyages, et vous tiendrez un journal de chacun de ces voyages où seront indiqués votre mode d'action et le résultat qui a suivi vos efforts.

Votre compte de frais de port doit être transmis à ce département tous les quatre mois, en double et certifié comme conforme, de même que celui de votre papeterie accompagné de pièces justificatives.

Vous fournirez de même, par trimestre, un état de tous les paiements faits par votre agence à la banque du Haut-Canada accompagné des certificats et des traites.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) P. M. VANKOUGNET,

Commissaire.

M. ALLAN NEIL McLEAN, Ecr.,

Etc., etc., etc.

Copie d'un rapport du comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 1er Mars 1860.

Le comité ayant eu sous considération un rapport en date du 25 février 1860, de l'honorable commissaire des terres de la couronne, où il est mentionné que M. Allan N. McLean a été, le 17 décembre dernier, nommé agent pour la perception des arrérages dus sur les terres des réserves du clergé en vertu d'un ordre du Conseil du 21 février 1859, recommande que le salaire du dit N. McLean soit de \$1,200 par an, avec frais de voyage, papeterie et frais de port, à dater du jour de sa nomination.

Le comité propose que la recommandation du commissaire soit adoptée.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Faisant les fonctions de greffier du Cons. Ex.

A l'Honorable Secrétaire Provincial,

etc., etc., etc.