

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

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

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

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

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

10x		12x		14x		16x		18x		20x		22x		24x		26x		28x		30x		32x
														/								

APPENDICE N^o. 5

DU

SEIZIÈME VOLUME.

APPENDICE

DU

SEIZIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX

DE

L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

Depuis le 25 Fevrier jusqu'au 16 Aout 1858, inclusivement.

DANS LES

VINGT-UNIÈME ET VINGT-DEUXIÈME ANNÉES DU RÉGNE DE NOTRE SOUVERAINE DAME LA

REINE VICTORIA.

Etant la 1re Session du 6me Parlement Provincial du Canada.

SESSION 1858.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Vol. 16.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERBAULT, BAY STREET, TORONTO.

PROVINCE DU CANADA.

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS qui ont été enregistrés entre le 26 février 1857 et le 25 février 1858; préparé conformément à la 15e section de l'acte 4 et 5 Victoria, chapitre 91.

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Allan, George.....	Greffier, 7e cour de division, comté de Wellington.....	Garrett Molloy..... William S. Sutherland...	250	0	0	2 février 1857..	2589
Armour, John.....	Greffier, 3e cour de division, comté d'Haldimand.....	James McIndoe..... John Salmon Minor.....	150	0	0	15 do 1854..	2666
Aldrick, Solomon.....	Huissier, 3e cour de division, comté de Grey.....	David L. Layton..... John W. Layton.....	200	0	0	23 do 1857..	2694
Armstrong, Edward.....	Huissier, 1ère cour de division, comté de Carleton.....	William Walker..... Henry Farar.....	50	0	0	3 avril do..	2700
Armstrong, Frederick....	Huissier, 5e cour de division, comté de Grey.....	William Acheson..... William Ludlow.....	200	0	0	14 mai do..	2755
Armour, John.....	Greffier, 3e cour de division, comté d'Haldimand.....	John Jarron..... J. S. Minor.....	100	0	0	4 do do..	2766
Allen, John.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Lambton.....	Rev. George J. L. Salter. Thomas Forsyth.....	200	0	0	12 juin do..	2772
Armstrong, John Wesley.	Greffier, 5e cour de division, comté de Grey.....	George Armstrong..... George Brownlee.....	100	0	0	14 mai do..	2780
			150	0	0		
			75	0	0		
			75	0	0		

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Austin, George Frederick.	Arpenteur	Benjamin Hall	500	0 0	3 août 1847..	2804
Ambrose, Charles Thomas	do	John Monk	500	0 0	17 juin 1844..	2805
Austin, William Augustus	do Bas-Canada.	William Herrat Charles Ambrose	250	0 0	12 mai 1852..	3000
Askin, John B.	Agent pour la vente des terres publiques, district de London.	F. W. G. Austin Henry Charles Austin	1000	0 0		
Askin, Duncan McGregor.	Greffier, cour de comté, comté de Middlesex	James Ingersoll	250	0 0		
do	Député greffier de la couronne, comté de Middlesex	James Hamilton	250	0 0	4 octobre 1849..	3087
Allan, George	Greffier, 7e cour de division, comté de Wellington.	James Givins	250	0 0		
Abbott, Amos	Huissier, 1ère cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	Lawrence Lawrason	250	0 0	21 septembre 1857..	3092
Armstrong, Thomas	Huissier, 1ère cour de division, comté de Waterloo	Thomas Scatcherd James Daniell	1800	0 0	7 do	3109
		Thomas Scatcherd James Daniel	900	0 0	2 octobre do	3133
		Garrett Molloy Sinclair Sutherland	500	0 0		
		John Ross, junior Charles Vanornam	620	0 0	26 do	3201
		Joshua Winn Daniel Kelly	310	0 0		
			800	0 0		
			500	0 0	29 septembre do	3269
			500	0 0		

Allechin, John	Greffier, 5e cour de division, comté de Waterloo	William Puddicombe	1000	0 0	16 novembre 1857..	3314
Armstrong, Edward	Huissier, 1ère cour de division, comté de Carleton.	Henry Puddicombe	500	0 0		
Armstrong, Robert	Huissier, 9e cour de division, comtés unis de York et Peel	Robert S. Montgomery Henry Farrar	400	0 0	6 octobre do	3327
Anderson, Michael John	Préposé au débarq. et visiteur dans les douanes de S. M.	John Crumbe	200	0 0	26 do	3365
Armstrong, Arthur	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de York et Peel	Henry Rutledge	100	0 0		
Agar, Thornhill Archer	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de York et Peel	James John Dickinson John Macdonell	200	0 0	16 novembre do	3381
Atkins, Fordyce W	Huissier des différentes cours de division, comté d'Elgin.	Joseph Parry Richard Perry	100	0 0	31 octobre do	3405
Askew, Charles	do do do	Charles Unwin, senior Charles Unwin, junior	200	0 0	3 do	3413
Austie, Paul	Greffier, 10e cour de division, comté de Middlesex	Samuel Garnsey Daniel Gunn	500	0 0	1er janvier do	3415
Broddy, James	Huissier, 5e cour de division, comté de Wellington	James Farley John King	250	0 0	26 mars do	3416
Bennett, Philo	Inspecteur dans les douanes de Sa Majesté	William Rowland James Pond	250	0 0	3 octobre do	3428
Bastien, François de Sales	Régistrateur, comté de Vaudreuil, Bas-Canada	William Broddy John Clark	50	0 0	5 février do	2590
		James Begg Dudley Marills	125	0 0	14 do	2592
		Emery Lalond Joseph Alfred Bastien Ambrose Fourmier	300	0 0	6 mars do	2595
			150	0 0		
			150	0 0		
			1000	0 0		

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Beaudry, George Aimé ..	Registreur, comté de Chateauguay, Bas-Canada	Vital Baillargeon	1000	0	0	7 mars 1857..	2599
Burns, Thomas	Greffier, 2e cour de division, comté de Lincoln	Louis Beaudry	400	0	0	14 février ..	2609
Bongard, Conrad, J.	Huissier, 8e cour de division, comté de Prince Edouard ..	James Taylor	200	0	0	do ..	2637
Barton, Samuel E.	Huissier, 3e cour de division, district de Prince Edouard ..	Richard Miller	100	0	0	29 do ..	2639
Burke, George Robert ..	Greffier, 1ère cour de division, comté de Carleton	John Bongard	50	0	0	11 juillet ..	2662
Bryson, John A.	Greffier, 2e cour de division, comté de Carleton	E. W. Wright	150	0	0	14 avril ..	2664
Buchan David	Boursier de l'université et du collège de Toronto	James Carpenter	75	0	0	13 janvier ..	2674
Burton, Richard Graves ..	Arpenteur, Haut-Canada	Henry Dunning	200	0	0	6 mai ..	2675
Benson, James	Huissier, 8e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	Agar Yielking	100	0	0	8 juillet ..	2697
Benson, William	Inspecteur dans les douanes de Sa Majesté	William Hunton	250	0	0	28 janvier ..	2711
		William R. R. Lyon	100	0	0	do ..	
		Joseph Hinton	100	0	0		
		John McMurrich	2000	0	0		
		Skeffington Conor	1000	0	0		
		J. O. Heward	1000	0	0		
		Francis H. Heward	250	0	0		
		Archibald McVicar	500	0	0		
		Peter McVicar	250	0	0		
		Duncan McFarland	500	0	0		
		James Rea Benson	250	0	0		

Bruce, John Strachan ..	Préposé au débarq. et visiteur dans les douanes de S. M.	Alexander McDougall ..	100	0	0	16 mai 1857..	2714
Brownson, Andrew Bates.	Huissier, 7e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	George Carleton Wood ..	50	0	0	do ..	
Bennett, Philo.	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté	John Davidson	500	0	0	15 décembre 1856..	2715
Bay, Andrew	Arpenteur, Haut-Canada	Alexander Johnson	250	0	0	do ..	
Boulthbee, William	do do	Dudley Marillis	500	0	0	16 juin ..	2752
Burchill, John	do do	Jeremiah H. Harris	250	0	0	do ..	
Bristow, Arthur	do do	Henry John Williams ..	250	0	0	7 avril 1855..	2774
		William Buchanan	250	0	0	do ..	
		Alfred Boulthbee	250	0	0	8 janvier ..	2775
		Henry Cawthra	250	0	0	do ..	
		David B. Reid	250	0	0	12 avril 1852..	2776
		John McNabb	250	0	0	do ..	
		Frederick William Cum-	250	0	0	28 do 1851..	2777
		berland					
		Thomas Ridout	500	0	0	13 novembre 1848..	2806
Browne, John O	do do	James L. Robinson	500	0	0	do ..	
Bridgland, James W.	do do	John B. Robinson	500	0	0	3 avril 1844..	2807
Booth, Norman	do do	Alfred Patrick	500	0	0	29 août 1846..	2808
		Thomas Vaux	500	0	0	do ..	
		Robert Harrison	500	0	0	21 octobre 1844..	2813
Brough, Allan Park	do do	Benjamin Chaffey	500	0	0	do ..	
Black, James, junior	do do	William Hume Blake	500	0	0	24 avril 1849..	2814
		Secker Brough	500	0	0	do ..	
Brown, David R.	do do	John C. Becket	500	0	0	16 octobre 1850..	2815
		James Black, senior	250	0	0	do ..	
		James West	250	0	0	do ..	
		Read Burritt	250	0	0	do ..	

ÉTAT DÉTAILLÉ DES OBLIGATIONS ET CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Bell, Robert	Arpenteur	Asa Clothier Thomas Maley	500	0 0	12 juin 1843..	2820
Burnham, Asa A.	Obligation souscrite pour le paiement, à six mois de date, de la somme de £2,500 sterling .....	.....	5000	0 0	27 août 1857..	2928
—George S. Boulton. ....	.....	.....	Sterling.	.....	.....	.....
—Sidney Smith .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bunnell, George Simmons.	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Northumber- land et Durham	Robert Mant Boucher Donald Campbell	500	0 0	21 do ..	2950
Beaton, William	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell .....	.....	250	0 0	do juillet	2951
Begue, Alexis Fidèle	Greffier, 2e cour de division, comté de Wentworth	Samuel Simpson	200	0 0	do ..	2954
Brown, John Smith	Arpenteur, Haut-Canada	Gabriel Burgson	100	0 0	14 do ..	2973
Balmer, Robert	Greffier, 2e cour de division, comté d'Halton	John McKenzie	100	0 0	do ..	2985
Bennitt, Thomas	Huissier, 7e cour de division, comté de Waterloo	James Riley	100	0 0	11 mai	2997
Baker, George James	Huissier, 2e cour de division, comté d'Halton	David Brown, junior Charles C. Brown	250	0 0	6 juin	2999
.....	.....	David Duff	250	0 0	.....	.....
.....	.....	William Wass	125	0 0	.....	.....
.....	.....	Peter Neff	500	0 0	.....	.....
.....	.....	Charles Hendry	250	0 0	.....	.....
.....	.....	William Baker	250	0 0	.....	.....
.....	.....	W. Ely Hagarman	125	0 0	.....	.....
.....	.....	.....	125	0 0	.....	.....

Bouchette, Charles Joseph	Arpenteur, Bas-Canada	Joseph Bouchette	250	0 0	24 octobre 1849..	3001
Bertrand, Louis Achille ..	do do	François J. V. Regnaud ..	250	0 0	do do ..	3002
Beckwith, Adolphus John.	do	Ephrem Hudon	500	0 0	19 juin 1821..	3003
Éostwick, John	do	François Joseph V. Reg- naud	500	0 0	20 mai 1819..	3004
Boyce, George	do	Thomas Merigold	500	0 0	21 avril 1835..	3005
Bartley, Onesiphorus	do	Lewis Bradley	500	0 0	30 décembre 1839..	3006
Ball, George Augustus	do	James Mitchell	500	0 0	25 mars 1834..	3007
Blythe, Allan	do	John Harris	500	0 0	20 avril 1836..	3008
Burrows, Thomas	do	Peter Carroll	500	0 0	26 septembre 1831..	3010
Bruce, George	do	Anthony B. Hawke	500	0 0	do novembre 1832..	3009
Bruce, John Strachan	do	Rev. William Bettridge ..	500	0 0	11 do 1835..	3011
Ball, Jesse P.	do	William Lapenotière	500	0 0	1er avril 1833..	3012
Blakely, John	do	John C. Ball	500	0 0	22 juillet 1830..	3013
.....	.....	William M. Ball	500	0 0	.....	.....
.....	.....	Allan N. McNab	500	0 0	.....	.....
.....	.....	James Henderson	500	0 0	.....	.....
.....	.....	Robert Drummond	500	0 0	.....	.....
.....	.....	John Mowat	500	0 0	.....	.....
.....	.....	William Bruce, M. D	500	0 0	.....	.....
.....	.....	William Brown	500	0 0	.....	.....
.....	.....	Alexander Fraser	500	0 0	.....	.....
.....	.....	Donald W. B. MacAnley ..	500	0 0	.....	.....
.....	.....	Charles S. Murray	500	0 0	.....	.....
.....	.....	William Chisholm	500	0 0	.....	.....
.....	.....	John Roddy	500	0 0	.....	.....
.....	.....	Philo Sherman	500	0 0	.....	.....

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Bower, Thomas S.	Arpenteur.	Charles Curtis Farran. William Brown.	500	0 0	8 septembre 1826.	3014
Black, Hugh.	do	Andrew Robinet. James McNab	500	0 0	7 février 1820.	3015
Burt, John	do	John Bishop Peter McCollom.	500	0 0	16 septembre 1823.	3016
Benson, Samuel M.	do	Ezekiel Benson Alexander Burnside	500	0 0	1er novembre 1819.	3017
Burke, Joseph William.	do Haut-Canada.	Edwin Hay Kirtland William Morrison	250	0 0	21 octobre 1827.	3076
Boulton, William Somerville.	do	Charles W. Heath Brooks W. Gossage.	250	0 0	13 do do	3078
Burnham, Asa A.	Trésorier, comtés unis de Northumberland et Durham	Zaccheus Burnham Mark Burnham	1000 500 500	0 0 0 0 0 0	29 janvier 1852.	3081
Bockus, John	Greffier, 4e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Hiram Baker Joseph Adams	100 50 50	0 0 0 0 0 0	28 septembre 1857.	3124
Baker, Alfred Alexander.	Greffier, 1re cour de division, comté de Wellington.	William Herrat Arthur Hogge	600 300 300	0 0 0 0 0 0	do do	3125

Box, Richard	Huissier, 3e cour de division, comté de Perth.	Thomas Woolway John Campbell	200 100	0 0 0 0	5 octobre, 1857.	3129
Blake, Oliver	Greffier, 2e cour de division, comté de Norfolk.	Daniel W. Freeman William Bowlby	500 250 250	0 0 0 0 0 0	3 do do	3143
esBilton, William	Huissier, 8e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	James Bilton William H. Fredenberg	330 165 165	0 0 0 0 0 0	11 novembre, do	3191
Brennan, William	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	Samuel W. Kilborn David Stewart	210 105 105	0 0 0 0 0 0	2 octobre, do	3194
Bowen, William	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	William Keeler William Strader	100 50 50	0 0 0 0 0 0	3 do do	3202
Brodby, James	Huissier, 5e cour de division, comté de Wellington.	William Broddy John Clark	400 200 200	0 0 0 0 0 0	27 do do	3213
Barber, Aaron S.	Huissier, 1re cour de division, comté de Norfolk.	Henry Groff James A. Lyons	400 200 200	0 0 0 0 0 0	9 do do	3229
Beal, Barzilla	Huissier, 2e cour de division, comté de Norfolk.	James Beal Hiram Beal	400 200 200	0 0 0 0 0 0	do do	3231
Black, James	Huissier, 2e cour de division, comté de Perth.	James Hill Thomas Babb	200 100 100	0 0 0 0 0 0	19 do do	3238
Bossé, Ovide	Régistrateur, 2e divi. de régistration, comté de Saguenay.	James Harvey David McLaren John Guay	1000	0 0	27 do do	3260
Bickerton, Francis	Commis, pénitencier provincial du Canada, nommé le 2 aout 1854.	Thomas Overend James Hickey	1000 500 500	0 0 0 0 0 0	9 décembre, 1853	3262
Bennitt, Thomas	Huissier, 7e cour de division, comté de Waterloo.	Charles Hendry Peter Neff	800 500 500	0 0 0 0 0 0	19 novembre, 1857	3271

ETAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Bullen, William F.	Greffier, 4e cour de division, comté de Middlesex.	Calvin J. Ladd Charles S. Harris	200 100 100	0 0 0	5 octobre 1857	3277
Barker, Christopher R.	Greffier, 3e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.	James Le Gear Malcolm McPherson	1000 500 500	0 0 0	29 do	3287
Burke, George Robert.	Greffier, 1re cour de division, comté de Carleton.	Agar Yeilding William Hunton	400 200	0 0	1er décembre do	3292
Bryson, John Alexander.	Greffier, 2e cour de division, comté de Carleton.	William Hinton George Brown	400 200	0 0	13 octobre, do	3293
Beaton, William	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.	Farquhar Robertson Eliphalet Cobb	200 100 100	0 0 0	15 do	3305
Buchanan, Gordon.	Greffier, 4e cour de division, comté d'Essex.	John Buchanan Jeremiah H. Lockhart	300 150 150	0 0 0	24 do	3313
Poisford, Alanson.	Greffier, 2e cour de division, comté d'Essex.	Henry McKenny John G. Kolfage	600 300	0 0	4 novembre, do	3315
Brush, Thomas Hardy.	Huissier, 2e cour de division, comté d'Essex.	John G. Kolfage James Noble	300 150	0 0	11 do	3323
Brooksbanks, Roger.	Huissier, 2 cour de division, comté de Brant.	William Paton Walter Capron	75 75	0 0	17 octobre, do	3344
Brine, Joseph.	Huissier, 2e cour de division, comté d'Huron.	Francis Fowler Malcolm McDermid	500 300 300	0 0 0	13 novembre, do	3351

Benson, James	Huissier, 8e cour de division, comté de Bruce.	John Richards Joseph Walker	500 250 250	0 0 0	3 novembre 1857	3353
Breoffle, George L.	Huissier, 7e cour de division, des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.	Edward Brouse Nelson U. Bowen	100 50 50	0 0 0	10 do	3375
Brown, Géoige.	Greffier, 7e cour de division, des comtés unis de Lanark et Renfrew.	Robert R. Smith Donald Cameron	300 150 150	0 0 0	15 octobre do	3379
Burrows, Edwin A.	Greffier, 1re cour de division, des comtés unis de Frontenac, Lenox et Addington.	Thomas Kirkpatrick Alexander Campbell	750 350 350	0 0 0	2 do	3390
Barr, James.	Greffier, 4e cour de division, comté d'Oxford.	John McKee Hiram Van Vankenburg	500 250 250	0 0 0	28 do	3406
Burns, Thomas	Greffier, 2e cour de division, comté de Lincoln.	Richard Miller Joseph P. Boomer	200 100 100	0 0 0	2 novembre do	3409
Brodby, Robert	Huissier, 11e cour de division, des comtés unis d'York et Peel.	William Broddy John Fitt	200 100 100	0 0 0	22 octobre do	3450
Bigue, Alexis F.	Greffier, 2e cour de division, comté de Wentworth.	John McKenzie James Biley	300 150 150	0 0 0	26 septembre do	3469
Barlow, William Wilson.	Greffier, 4e cour de division, comté de Wentworth.	Walter Armstrong John Carruthers	200 100 100	0 0 0	25 do	3471
Cooke, Edward	Huissier, 7e cour de division, des comtés unis de Frontenac, Lenox et Addington.	William Beamish Peter McKim	600 300 300	0 0 0	27 juin 1856	2586
Cameron, Duff.	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa. Majesté.	David Farrar Timothy H. Buckley	500 250 250	0 0 0	3 mars 1857	2594

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Cannon, John Evans.....	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté.....	Martin Zimmerman James Oswald.....	200 100	0 0	28 septembre 1857..	2602
Chalmers, John.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Middlesex.....	Duncan M. Askin..... James Warren.....	200 100	0 0	7 janvier do ..	2607
Cope, Ransom M.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Waterloo.....	John Young..... Thomas Todd.....	500 500	0 0	25 mars do ..	2615
Chapman, Reuben J.....	Trésorier, comté de Prince Edouard.....	Gideon Striker..... Robert Ramsay.....	300 200	0 0	6 avril do ..	2620
Cook, Thomas.....	Greffier, 2e cour de division, comté de Prince Edouard.....	Lewis Hicks..... Nelson Hodge.....	50 50	0 0	9 septembre 1854..	2624
Cotter, Richard C. H.....	Greffier, 4e cour de division, comté de Prince Edouard.....	Owen Roblin..... Hector Howell.....	50 50	0 0	13 janvier do ..	2626
Cadman, Joshua M.....	Greffier, 7e cour de division, comté de Prince Edouard.....	James Jacques..... Clark Whitten.....	50 50	0 0	14 do do ..	2629
Cowan, William.....	Greffier, 5e cour de division, comté de Carleton.....	Robert Craig..... William Craig.....	200 100	0 0	10 do do ..	2663
Campbell, Duncan.....	Greffier, 2e cour de division, comté d'Haldimand.....	Joseph Hursell..... Henry Lawrence.....	400 200	0 0	7 février do ..	2665
Choquet, Louis, junior....	Douanier.....	Louis Choquet, senior... Jean B. Sequin.....	200 50	0 0	1 mai 1857..	2668

Cobb, Eliphalet.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.....	Zephaniah S. M. Hersey. Charles S. Outinette ..	200 100	0 0	2 mai 1857..	2695
Clarke, William.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Carleton.....	Peter Dalglish..... James Blair.....	100 50	0 0	24 avril do ..	2703
Cayley, Robert.....	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté.....	John L. Ranney..... John B. Damon.....	1000 500	0 0	28 mai do ..	2713
Costello, Daniel.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Brant.....	Amos Grandin Batson .. Southworth Cole.....	200 100	0 0	3 février 1854..	2717
Cameron, John S.....	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.....	Thomas Kinsby..... John Wilson.....	150 100	0 0	6 do do ..	2723
Cooke, John.....	Greffier, 6e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	Robert D. Jones..... G. A. Higgins.....	1000 500	0 0	13 mai 1857..	2728
Cartier, Georges.....	Greffier, 4e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	William Hodgins..... Gilbert Carter.....	1000 500	0 0	6 do do ..	2731
Crann, John.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Wentworth.....	George B. Rosseau..... Adam Marr.....	200 100	0 0	12 do do ..	2757
Chepp, James.....	Greffier, 6e cour de division, comté de Wentworth.....	James McIntyre..... Neb. Ford.....	200 100	0 0	do do do ..	2754
Culbertson, Thomas.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Renfrew.....	Donald Cameron..... Robert B. Smith.....	200 100	0 0	4 do do ..	2769
Cronkrite, David.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Lambton.....	George Bell Johnston..... James Baby.....	1000 1000	0 0	9 do do ..	2770
Carroll, William.....	Arpenteur.....	Samuel Solmes..... David Stinson.....	500	0 0	22 avril 1842..	2821

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Conger, John O.....	Arpenteur.....	David Stinson..... Albert Warden.....	500	0	0	25 avril 1844..	2822
Cromwell, Joseph M. O....	do.....	Josiah Richey..... William Richards.....	500	0	0	8 septembre 1846..	2826
Caddy, Edward C.....	do.....	John Thomas Caddy..... A. H. Godard.....	500	0	0	7 décembre do...	2827
Campbell, William H.....	Greffier, cour de comté, comtés unis de Leeds et Grenville.....	James L. Schofield..... George Sherwood.....	1000	0	0	24 juin 1857..	2867
Cameron, Duncan.....	Dép. greffier de la couronne et des plaids, comté de Brant.	Peter Ball Long..... Edward Burke Wood.....	400	0	0	6 août do..	2961
Colvokoun, James.....	Dép. greffier de la cour. et des plaids, comté de Waterloo.	William Davidson..... Henry S. Huber.....	200	0	0	do do...	2962
Campbell, William H.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comtés unis de Leeds et Grenville.....	James L. Scofield..... George Sherwood.....	1000	0	0	27 juillet do..	2966
Chatterton, R. D.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comtés unis de Northumberland et Durham.....	James Cockburn..... George McKenzie Clerk.....	800	0	0	do do...	2967
Comer, Thomas.....	Greffier, 5e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	William Bourchier..... Charles H. Howard.....	200	0	0	13 août do..	2986

Chisholm, John Brant.....	Huissier, Ire et 5e cours de division, comté d'Halton.....	James G. Chisholm..... Oscar H. Chisholm.....	100	0	0	28 juillet 1856..	2993
Campbell, Robert.....	Huissier, 6e cour de division, comté d'Halton.....	Hugh Cotter..... John Cotter.....	50	0	0	16 juin 1857..	2998
Clements, Edgar.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	James Fitzgibbon..... William V. Davenport.....	250	0	0	30 octobre 1832..	3018
Curry, Robert.....	do do.....	Thomas Duncan..... John Broddy.....	500	0	0	18 mars 1822..	3019
Callaghan, Patrick.....	do do.....	John P. DeLahay..... M. Scollard.....	500	0	0	15 février 1833..	3020
Carroll, Peter.....	do do.....	Charles Ingersoll..... Isaac Carroll.....	500	0	0	7 octobre 1828..	3021
Caldwell, Thomas.....	do do.....	Elijah Secord..... Matthew Crooks.....	500	0	0	20 novembre 1816..	3022
Clapp, Gilbert S.....	do do.....	Thomas Harris..... John Smith.....	500	0	0	13 mars 1835..	3023
Campbell, William.....	do do.....	Reuben Sherwood..... Alexander Burnside.....	500	0	0	24 janvier 1823..	3024
Chapman, Amos.....	do do.....	Thomas Cummings..... George Lawe.....	500	0	0	6 mars 1806..	3025
Campbell, Alexander.....	do do.....	John Radenhurst..... George Ridout.....	500	0	0	18 septembre 1830..	3026
Clementi, Vincent M.....	do do.....	Vincent Clementi..... Frederick Ferguson.....	250	0	0	13 octobre 1857..	3075
Carroll, Daniel.....	Huissier, Ire cour de division, comté d'Oxford.....	William Hooke, junior..... Thomas Youngs.....	500	0	0	1 septembre do...	3095

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Carthew, Edward.....	Percepteur dans la douane de Sa Majesté.....	William Hewat.....	500	0	30 octobre 1857..	3107
Creaser, John.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Simcoe.....	William Clarke.....	250	0	do ..	3111
Carson, Charles.....	Huissier, 8e cour de division, comté de Simcoe.....	John Atkinson.....	400	0	do ..	3113
Coulter, John.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Perth.....	Daniel McKeenan.....	200	0	do ..	3116
Cockburn, J. Alexander..	Greffier, 8e cour de division des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	William Campbell.....	300	0	do ..	3128
Cadenhead, John.....	Greffier, 4e cour de division, comté de Wellington.....	Thomas Spears.....	150	0	do ..	3132
Cadenhead, John.....	Greffier, 6e cour de division, comté de Wellington.....	Henry Coulter.....	200	0	do ..	3137
Chamberlin, Thomas.....	Greffier, 7e cour de division, comté de Norfolk.....	James Whaley.....	100	0	do ..	3148
Coleman, James.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Perth.....	Peter Cockburn.....	150	0	do ..	3149
Craig, John.....	Greffier, 5e cour de division, comté de Simcoe.....	William Johnstone.....	75	0	do ..	3160
		Brebrer Cadenhead.....	500	0		
		Alexander S. Cadenhead.....	250	0		
		Charles Allan.....	500	0		
		James M. Frazer.....	250	0		
		Horatio Misener.....	300	0		
		Andrew Misener.....	150	0		
		George Tracey, senior.....	300	0		
		P. P. Harding.....	150	0		
		James Paton.....	200	0		
		Thomas Craig.....	100	0		

Cossey, William.....	Greffier, 4e cour de division, Comté de Perth.....	Alexander Mitchell.....	250	0	15 octobre 1857..	3161
Chalmers, John.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Middlesex.....	Avery Miller.....	125	0	do ..	3164
Connor, Benjamin.....	Huissier, 9e cour de division, comté de Wellington.....	James Nichols.....	100	0	do ..	3209
Crone, William.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Simcoe.....	Charles P. Burch.....	50	0	do ..	3239
Cooke, Edward.....	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	James Connor.....	400	0	do ..	3241
Cobb, Eliphalet.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.....	John Simpson.....	200	0	do ..	3248
Chamberlain, Charles....	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	John Tyson.....	350	0	do ..	3257
Costello, Daniel.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Brant.....	William B. Hamilton.....	175	0	do ..	3265
Cooke, Edward.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	William Beamish.....	400	0	do ..	3266
Cope, Ransom M.....	Huissier, 3e cour de division, comté de Waterloo.....	Stephen Brecher.....	200	0	do ..	3272
Cope, Ransom M.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Waterloo.....	Samuel Simpson.....	200	0	do ..	3274
Cowan, William.....	Greffier, 5e cour de division, comté de Carleton.....	Gabriel Bergeron.....	100	0	do ..	3289
		Thomas Chamberlain.....	500	0		
		John Hosey.....	250	0		
		George C. Keachie.....	300	0		
		Joseph D. Clément.....	150	0		
		William Beamish.....	400	0		
		Stephen Brecher.....	200	0		
		William Roseburgh.....	800	0		
		Thomas Turnbull.....	500	0		
		John McNaughton.....	500	0		
		William Robinson.....	500	0		
		Robert Craig.....	200	0		
		Johnston E. Fenton.....	100	0		

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Cushman, Sturgis M.....	Greffier, 1re cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.....	David Patee..... Chauncy Johnson, jun.....	200 100 100	0 0 0	0 0 0	15 octobre 1857..	3299
Cameron, John S.....	Greffier, 5e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.....	John Wilson..... Laughlin McMillan.....	200 100	0 0	0 0	do do..	3304
Colcleugh, George.....	Greffier, 4e cour de division, comté de Waterloo.....	William Hall..... George Oliver.....	800 500	0 0	0 0	17 novembre do..	3309
Clark, William.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Carleton.....	Daniel McDonell..... James Blair.....	400 200	0 0	0 0	16 octobre do..	3324
Cronkrite, William.....	Huissier, 2e cour de division, comté d'Halton.....	William C. Summer..... Hiram Cronkrite.....	250 125	0 0	0 0	25 août do..	3329
Culbertson, Thomas.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Renfrew.....	Robert R. Smith..... Donald Cameron.....	100 50	0 0	0 0	6 novembre do..	3332
Campbell, Robert.....	Huissier, 2e cour de division, comté d'Halton.....	Samuel J. Carter..... Hugh Cottor.....	500 250	0 0	0 0	23 do do..	3342
Cool, John.....	Huissier, 10e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	John Clark..... Andrew Starrett.....	200 100	0 0	0 0	28 octobre do..	3364
Campion, Joseph.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	Joseph Dennis..... William Tynell.....	400 200	0 0	0 0	4 novembre do..	3366

Clapp, Gilbert S.....	Greffier, 4e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox, et Addington.....	Truman Beeman..... William Lanphier.....	750 375	0 0	0 0	6 octobre do..	3392
Campbell, Hugh.....	Greffier, 12e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox, et Addington.....	James Campbell..... John A. Greenwood.....	500 250	0 0	0 0	5 do do..	3399
Comer, Thomas.....	Greffier, 5e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	William Bouchier..... Charles H. Howard.....	200 100	0 0	0 0	23 do do..	3414
Cowan, Seth L.....	Greffier, 2e cour de division, comté d'Oxford.....	Jeremiah Cowan..... Manuel Freeman.....	500 250	0 0	0 0	11 novembre do..	3424
Campbell, William.....	Greffier, 2e cour de division, comté d'Elgin.....	Isaac Camybell..... Charles Fraser.....	2000 1000	0 0	0 0	28 décembre do..	3425
Cánfield, David.....	Greffier, 5e cour de division, comté d'Oxford.....	John McDonald..... Charles Eli Chadwick.....	500 250	0 0	0 0	30 novembre do..	3432
Carroll, Daniel.....	Huissier, 1re cour de division, comté d'Oxford.....	William Hook..... Thomas Youngs.....	250 250	0 0	0 0	do do..	3435
Cowan, Thomas.....	Huissier, 2e cour de division, comté d'Oxford.....	Emanuel Freeman..... Jeremiah Cowan.....	500 250	0 0	0 0	11 do do..	3442
Cóoke, John.....	Greffier, 6e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	Robert D. Jones..... George A. Higgins.....	500 250	0 0	0 0	14 décembre do..	3458
Carter, George.....	Greffier, 4e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	Richard Carter..... James Carter.....	1000 500	0 0	0 0	7 do do..	3459
Chap, James.....	Greffier, 6e cour de division, comté de Wentworth.....	Neh. Ford..... James McIntyre.....	400 200	0 0	0 0	26 septembre do..	3472
Downes, John P.....	Greffier, 1re cour de division, comté de Prince Edouard.....	David B. Stevenson..... David Smith.....	100 50	0 0	0 0	3 mars do..	2623

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Dorland, John T.....	Huissier, 5e cour de division, district de Prince Edouard.	Willet A. Dorland Thomas Garret.....	100 50 50	0 0 0	0 0 0	23 mai 1849..	2641
DeLorimier, Louis G....	Greffier, cour de circuit, circuit de Montcalm.....	Norbert Dumas J. F. Pelletier.....	250 200	0 0	0 0	5 do 1857..	2669
Dunn, Paul.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Grey.....	George Spencer.....	100	0	0	2 do ..	2690
Dixon, Thomas.....	Huissier, 2e division, comté de Grey.....	George Butchart.....	100	0	0	23 avril do ..	2693
Davis, John F.....	Greffier, 2e cour de division, comté de Simcoe.....	John Vayson..... William Reay.....	50 300	0 0	0 0	8 juillet 1856..	2732
Dorothy, John.....	Préposé au débarq. et visiteur dans les douanes de Sa Majesté.....	Joseph Bingham..... Angus Gunn.....	150 150	0 0	0 0	9 juin 1857..	2749
Dupras, Dosithee.....	Régistrateur, comté des Deux-Montagnes, Bas-Canada.....	Simon F. Urquhart..... William Steers.....	200 100	0 0	0 0	15 do ..	2753
Dennis, John S.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Oscar Barcelo..... Joseph Piché.....	500	0	0	11 décembre 1841..	2843
Deané, Michael.....	do do	Joseph Thirkell..... William Thirkell.....	500	0	0	17 mai 1848..	2844
Daniell, J. Dawson.....	do do	Hugh B. Cane..... Thomas Cheevers..... Slanous Daniell..... William Hawkins.....	500 500 500	0 0 0	0 0 0	9 janvier 1844..	2845

Devine, Thomas.....	do do	John McCann..... James McAulay.....	500 500	0 0	0 0	8 juin 1846..	2846
Deane, W. H.....	do do	James Whiteford..... Benjamin Fralick.....	500	0	0	27 mai 1847..	2847
Donnelly, P. S.....	do do do	Alphonse Wells..... Pierre H. Morin.....	500	0	0	18 janvier 1849..	2848
Driscoll, Alfred.....	do do do	Edmund A. Meredith..... Norris Goddard.....	250	0	0	16 juillet 1850..	2849
DeCerr, John.....	do do do	Thomas Farrell..... Leonard Farrell.....	250	0	0	20 do 1857..	2974
Drennan, William.....	do do do	James W. Fitzgerald..... Brooks P. Lister.....	250	0	0	13 do do ..	2984
Dean, Orrin.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Northumberland.....	Francis Burnett..... Channelly K. Dean.....	600 300 300	0 0 0	0 0 0	29 do ..	2994
De Cerr, Edmund.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Clement Dixon..... Philip Young.....	500	0	0	19 mai 1836..	3027
Denison, John.....	do do do	Samuel M. Bynson..... Ulick Howard.....	500	0	0	20 mars 1823..	3028
Denneby, Thomas J.....	do do do	Richard H. Thornhill..... Wellesly Richey.....	500	0	0	29 septembre 1836..	3029
Dumais, P. Horace.....	do do do	Philip Fontaine..... Félix Gauthier.....	250	0	0	8 octobre 1857..	3074
Dixon, Anthony.....	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté	Thomas Eyre..... John Sutherland.....	500 250	0 0	0 0	23 do ..	3106
Donaldson, James.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Simcoe.....	Andrew Moffatt..... Athenis King.....	150 75 75	0 0 0	0 0 0	1 do do ..	3112

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Davies, John F.	Greffier, 2e cour de division, comté de Simcoe	Thomas Clarkson Thomas Drifft	400 200 200	0 0 0	1er octobre 1857	3151
Dowdall, Patrick	Huissier, 5e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	William McIntyre John Freil	200 100 100	0 0 0	2 do	3200
Doren, Solomon	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	James Greir Robert Lowery	100 50 50	0 0 0	3 do	3203
Dunkin, Thomas	Huissier, 3e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Myron Hitchcock Pierpont E. Adams	100 50 50	0 0 0	6 do	3221
Dillabough, William	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	George L. Breoffle John Rennick	100 50 50	0 0 0	2 do	3217
Dewar, Roderick	Huissier, 2e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Murdock Dewar Roderick McLeod	100 50 50	0 0 0	13 do	3225
Duclos, Francis	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell	Michael McKinley Abner Hagar	200 100 100	0 0 0	9 novembre do	3250
Dunning, Alpheus G.	Huissier, 5e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell	Hiram Dunning Duncan Cameron	200 100 100	0 0 0	12 do	3258

Daily, Patrick	Huissier, 6e cour de division, comté d'Essex	James Dally, senior James Dally, junior	150 75 75	0 0 0	30 octobre do	3273
Davidson, William	Greffier, 1re cour de division, comté de Waterloo	William Fisher William Mitchell	1000 500 500	0 0 0	1 do do	3293
David, Eleazer D.	Régistrateur et trésorier, maison de la Trinité, Montréal.	Moses Eleazer David Thomas Kenedy Ramsay	1000 2000	0 0	7 décembre do	3387
Dean, John	Huissier des différentes cours de division, comté d'Elgin.	John Edmunds Daniel Gunn	1000 1000	0 0	28 octobre do	3437
Davis, Samuel	Huissier, 1re cour de division, comté de Wentworth	Joseph Hannon James G. Davis	300 150 150	0 0 0	25 novembre do	3465
Elliott, John F.	Inspecteur dans les douanes de Sa Majesté	James Dougal Samuel S. Macdonald	1000 500 500	0 0 0	5 mars do	2598
Ellis, William Henry	Arpenteur, Haut-Canada	William Ellis Mathew T. Cain	250	0	28 avril do	2653
Eastwood, John	Greffier, 9e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	William Smith James T. Conaway	1000 500 500	0 0 0	19 février do	2719
Eyre, Thomas	Greffier, 5e cour de division, comté de Northumberland	Austin B. Carpenter Peter McCallum	600 300 300	0 0 0	9 mai do	2759
Eager, William L. P.	Député greffier de la couron. et des plaids, comté d'Halton	Robert Miller John McFarra	125 62 62	10 0 0	do septembre do	2933
Ellis, Charles Richard	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté	Robert Lynd Oliver Hammond	200 100 100	0 0 0	28 do do	2945
Eager, William L. P.	Greffier, cour de comté, comté d'Halton	Robert Miller John Thompson	75 37 37	0 0 0	9 do do	2955

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

20 Victoria.

Appendice (No. 13.)

1858

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.		
Emerson, John	Arpenteur, Haut-Canada	John Smith John Roddy	500	0	30 octobre 1833	3030
Elmore, Publius V.	do	Alexander Burnside Ezekiel Benson	500	0	16 mai 1821	3032
Esten, James H.	do	Honorable J. C. P. Esten John H. Esten	250	0	30 octobre 1857	3077
Egan, Michael R.	do	James Fitzgibbon William Lee	500	0	6 août 1821	3033
Edin, Francis	Huissier, 8e cour de division, comté de Wellington	William Clark Peter Grieve	400	0	28 septembre 1857	3210
Eastwood, John	Greffier, 4e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	James Kelly James T. Conaway	200	0		
Empey, M. Peter	Greffier, 6e cour de division, comté de Waterloo	Hartman Schnarr Moses Springer	1000	0	4 novembre do	3285
Earl, Denismore G.	Huissier, 5e cour de division, comtés unis d'York et Peel	George Prossor John Prossor	2000	0	13 octobre do	3311
Freeman, D. W.	Greffier, 3e cour de division, comté de Norfolk	James A. Lyons William Hardy	1000	0	18 décembre do	3369
Finn, Patrick	Huissier, 1re cour de division, comté de Lincoln	J. M. Lander George A. Clément	200	0	9 février do	2588
			100	0	31 janvier do	2611

21e Victoria.

Appendice (No. 13.)

1858.

Farrell, James	Huissier, 4e cour de division, comté de Carleton	John Kirby John Moran	100	0	16 mars 1854	2659
Fenton, John	Greffier, 3e cour de division, comté de Carleton	Henry McBride W. B. Bradley	50	0	do	2661
Fox, Edward	Arpenteur, Haut-Canada	James Manning James Lovell	200	0	4 octobre do	2676
Fulton, George	Greffier, 10e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	Lewis H. Smith Allen S. Fisher	100	0	31 janvier 1857	2707
Ferguson, Israel	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria	Sidney McKenzie Stedman L. Beebe	250	0	20 février do	2725
Foley, James	Greffier, 2e cour de division, comté de Peterborough	William Foley Robert Richardson	150	0	do	2737
Frazer, Simon	(Obligation) shérif, comté de Carleton	Daniel McLacklin Hugh Frazer	150	0	2 avril do	2742
Fletcher, Edward T.	Arpenteur, Haut-Canada	Alphonso Wells John Oliphant	1000	0	28 mai do	2742
Fleming, S. H.	do	James Black Donald Cameron	500	0	27 avril 1842	2850
Fraser, Charles	do	Isaac Campbell Samuel Eccles	500	0	24 do 1849	2851
Fraser, Simon	Shérif, comté de Carleton, (convention)	John Porter Nicholas Sparks Edward Griffin Joseph Hinton	1000	0	6 juillet 1847	2852
Friel, Henry James	Député greffier de la couronne, comté de Carleton	William King William Clegg, junior	250	0	3 juin 1857	2912
			125	0	20 juillet do	2935

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Fortune, James B.....	(Obligation) shérif, comtés unis de Northumberland et Durham.....	Robert Armour..... William Weller.....	1000 500 500	0 0 0	18 juillet 1857..	2939
Fortune, James B.....	(Convention) shérif, comtés unis de Northumberland et Durham.....	Robert Armour..... William Weller.....	1000 500 500	0 0 0	do do ..	2940
Fitch, Nathan Thomas ..	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Welland.....	Adam K. Schofield..... William A. Bald.....	500 250	0 0	17 do ..	2964
Fortye, James.....	Député greffier de la couronne, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	Robert Dennistown .. George Cunningham.....	250 125 125	0 0 0	28 do ..	2965
Forrest, Alfred Guy.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Alexander J. Russell..... John R. McVickers ..	250	0	10 août do ..	2975
Fitzgerald, James William	do ..	William Drennan..... Lathan B. Hamlin ..	250	0	6 juillet do ..	2977
Fairfed, William J.....	do ..	John Davy..... Joshua, B. Lockwood ..	500	0	12 juin 1852..	3031
Fell, Charles Kinsey.....	do ..	Mahlon Burwell..... Roswell Mount.....	500	0	9 mars 1851..	3034
Farquharson, John.....	do ..	William Terry..... Christopher Elliot.....	500	0	26 mai 1850..	3035

Fell, Zenas, junior.....	do ..	Joseph Rodgers..... David Botsford.....	500	0	21 octobre do ..	3037
Fell, James W.....	do ..	Charles K. Fell..... David Botsford.....	500	0	12 novembre 1855..	3038
Fraser, Thomas.....	do ..	James R. Armstrong..... James Atkinson.....	500	0	26 juillet 1825..	3039
Farrell, Agnew P.....	Trésorier, comté d'Haldimand.....	Charles C. Crawford..... Frederick Hyde.....	500 250 300	0 0 0	21 mars 1851..	3082
Fick, Frederick B.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Norfolk.....	Moses W. White..... Moses Mansfield.....	150 150	0 0	9 octobre 1857..	3121
Firth, John.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Simcoe.....	Patrick Laughney..... Edward Archer.....	75 75	0 0	1 do do ..	3122
Freeman, Daniel W.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Norfolk.....	Oliver Blake..... James Alexander Lyons..	300 150	0 0	3 do do ..	3144
Frost, Joseph.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Norfolk.....	James Brown..... Wallace Ray.....	150 150	0 0	do do do ..	3227
Ferguson, James.....	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Duncan McDonell..... George G. Ferguson.....	100 50 50	0 0 0	12 do do ..	3223
Fitzpatrick, Bernard ..	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Adlington.....	James O'Leilly..... James Harty.....	600 300 300	0 0 0	do do do ..	3240
Fenton, John.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Carleton.....	Henry McBride..... William B. Bradley.....	200 100	0 0	9 novembre do ..	3295
Farrell, James.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Carleton.....	John Moran..... John Teevens.....	200 100	0 0	24 septembre do ..	3325
Finn, Patrick.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Lincoln.....	Bernard Roddy..... John Fraser.....	100 50	0 0	2 novembre do ..	3331

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Farley, James.....	Greffier, 3e cour de division, comté d'Elgin.....	Colin Munro.....	500	0	1 janvier 1858..	3427
Fairbanks, Levi, junior ..	Huissier, 1re cour de division, comté d'Ontario.....	John King.....	250	0		
Fraser, Jacob.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Wentworth.....	John Warren.....	100	0	20 novembre 1857..	3455
Gordon, Thomas.....	Percepteur des douanes.....	William Henry Gibbs.....	50	0		
Gatfield, William.....	Douanier.....	Isaac Fraser.....	60	0	8 octobre do ..	3478
Gossage, B. Wright.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	George M. Ryckman.....	30	0		
Guest, John.....	Huissier, 3e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	Alexander Graham.....	500	0	16 mars do ..	2617
Greene, James Arthur.....	Assistant Inspecteur dans les douanes de Sa Majesté.....	Thomas Hodgson.....	250	0		
Galbraith, William.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Joseph R. Berthelot.....	100	0	26 do ..	2618
Gibbard, William.....	do do ..	Theodore Jones Park.....	50	0		
		William S. Boulton.....	50	0	11 avril do ..	2657
		William H. E. Napier.....	250	0		
		William Vrooman.....	500	0		
		William Ford.....	250	0	16 mai do ..	2710
		Henry Ford.....	250	0		
		John Boyd.....	500	0	12 juin do ..	2750
		Thomas Worthington.....	250	0		
		James Vrooman.....	500	0	26 septembre 1842..	2853
		William Stamach.....	500	0		
		John Hilton.....	500	0	29 mai 1844..	2854
		Alphonso Wells.....	500	0		

Grant, John.....	do do ..	Charles Rankin	500	0	3 juin 1848..	2855
Gowan, Henry Hatton.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Simcoe	John Telfer.....	400	0		
Gemmill, John R.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Lambton	John R. Ardagh.....	200	0	9 juillet 1857..	2963
Griffith, Robert V.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comté d'Halifax	William D. Ardagh.....	200	0		
Gibson, David.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	James Fientoff.....	150	0	24 do do ..	2968
Gill, Valentine	do do ..	Daniel McKenzie.....	75	0		
Graddon, William Urban.....	do Bas-Canada.....	.....	75	0		
Gibbs, Thomas Fraser.....	do Haut-Canada.....	.....	200	0	22 août do ..	2971
Gauvreau, Louis Pierre.....	do Bas-Canada.....	.....	100	0		
Gurd, William	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté .....	.....	100	0	26 décembre 1825..	3036
Gilchrist, John	Huissier, 10e cour de division, comté de Middlesex.....	.....	500	0	13 mars 1824..	3040
Groat, Nelson.....	Huissier, 11e cour de division, comté de Middlesex.....	.....	250	0	— avril 1852..	3041
		.....	500	0	10 do 1841..	3043
		.....	250	0	8 octobre 1857..	3073
		.....	100	0		
		.....	50	0	17 do do ..	3105
		.....	50	0		
		.....	100	0	16 do do ..	3183
		.....	50	0		
		.....	50	0	21 novembre do ..	3185
		.....	200	0		
		.....	100	0		
		.....	100	0		

ETAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Grace, Edward	Greffier, 2e cour de division, comté de Norfolk	John Masacar John McKerlie	400 200	0 0	6 octobre 1857	3232
Graham, Francis	Greffier, 6e cour de division, comté d'Essex	William Flanagan Edmund Smith	200 100	0 0	13 do	3278
Grant, Kenneth	Greffier, 4e cour de division, comté d'Halton	Graham Lawson	250	0 0	21 do	3290
Gauthier, Constant	Huissier, 1re cour de division, comté d'Essex	Alexander Grant	125	0 0	22 septembre do	3220
Gill, William	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew	Avery Calkins Laurent Meloche	200 100	0 0	28 octobre do	3341
Guest, John	Huissier, 3e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	Patrick Docher Patrick Malone	400 200	0 0	29 do	3348
Gregory Philip	Greffier, 3e cour de division, comté de Lincoln	Henry Ford John Sturday	500 250	0 0	2 novembre do	3403
Gregory, Eli	Huissier, 3e cour de division, comté de Lincoln	Andrew B. Gregory Adam Haynes	100 50	0 0	do do	3355
Greive, John	Greffier, 3e cour de division, comtés unis d'York et Peel	Andrew Gregory Philip Gregory	100 50	0 0	9 octobre do	3420
		Mathew Teely George P. Dickson	200 100	0 0		

Gahan, Edwin Frederick	Greffier, 1e cour de division, comté d'Oxford	Henry DeBlaquière Arthur A. Farmer	500 250	0 0	5 do	3434
Gooding, William Fisher	Huissier, 1e cour de division, comté d'Huron	Ira Lewis Gaspar K. Gooding	250 250	0 0	11 janvier 1858	3456
Graham, John	Huissier, 3e cour de division, comté de Wentworth	Samuel Anderson Robert Lotridge	200 100	0 0	30 octobre 1857	3475
Hamilton, Israel	Huissier, 3e cour de division, comté de Prince Edouard	Samuel Solmes Henry Dunning	100 50	0 0	6 janvier 1854	2631
Helps, Andrew	Huissier, 9e cour de division des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	William Snyder William Helps	100 50	0 0	11 avril 1857	2647
Hugnes, Thomas	Arpenteur, Haut-Canada	William Haskins Edwin Sykes	250	0 0	do do	2655
Hungerford, Richard W.	Huissier, 4e cour de division, comté de Victoria	Christopher Knowlisen William C. Matchett	200 100	0 0	24 do	2682
Hinch John	Huissier, 8e cour de division, des comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	John Murphy Peter Lacey	500 250	0 0	3 mars	2696
Harris, Jeremiah	Huissier, 1re cour de division, comté de Middlesex	Edward Adams John Nelles	250 100	0 0	31 do	2704
Hall, John Joseph	Greffier, 1re cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria	Andrew S. Fraser George Ogle D'Olier	500 250	0 0	21 avril	2738
Hickes Robert	Huissier, 5e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell	John F. McVeigh Andrew Wilson	200 100	0 0	27 mai	2740
Hatell, Adam	Greffier, 5e cour de division, comté de Middlesex	William Neal John Archer	500 250	0 0	7 do	2743

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Harper, John S.	Arpenteur, Haut-Canada.	Josias Richey Michael Harris.	500	0	30 mai 1842.	2856
Haslett, John James.	do	William Hutton Révérend John Grier.	500	0	2 juin 1843.	2857
Hamilton, Robert.	do	Donald McDonell Duncan McDonell.	500	0	15 février 1848.	2858
Ham, John V.	Greffier, cour de comté, comté d'Ontario.	John Ham Perry.	250	0	16 juillet 1857.	2868
Hough, James.	Greffier, cour de comté, comté de Wellington.	Nelson G. Reynolds.	125	0		
Hough, James.	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Wellington.	William Hewat. Samuel Smith.	300	0	21 do	2870
Ham, John Vandal.	Député greffier de la couronne et des plaids, comté d'Ontario.	William Hewat. Samuel Smith.	150	0		
Heyden, Lawrence.	Greffier de la couronne et des plaids, pour la cour des plaids commun.	John Ham Perry. Nelson G. Reynolds.	250	0	16 do	2922
Hodges, Ira.	Huissier, 7e cour de division, des comtés unis de Northumberland et Durham.	John Borlase Warren Honorabile Robert Baldwin	125	0		
		H. C. Betts. Ira R. Proctor.	125	0	do	2934
			1200	0		
			600	0	do	2949
			600	0		
			500	0	7 août	2919
			250	0		
			250	0		

Hawkins, William.	Arpenteur, Haut-Canada.	William Smith Alexander Sprout.	250	0	13 juillet	2978
Hamlin, Latham B.	do	John P. Hinecks Brooks P. Lister.	250	0	do	2979
St Hermon, R. W.	do	Thaddeus Patrick Lathan B. Hamlin.	250	0	do	2982
Holgate, John.	Greffier, 1re cour de division, comté d'Halton.	James Laidlaw Robert Todd.	250	0	6 juin 1855.	2987
Hayden, Robert L.	Arpenteur, Bas-Canada.	Edward C. Hayden John Davison.	125	0		
Hall, James.	do Haut-Canada.	Peter McDougall. Andrew W. Warfe.	125	0	7 avril 1852.	3042
Hanchett, Hiram.	do	Charles Askin. John B. Laughton.	500	0	25 octobre 1825.	3044
Hughes, Christopher.	do	Ulrick Howard Henry Drear.	500	0	22 juillet 1820.	3045
Hamilton, James.	do	John George Howard Henry James Castle.	500	0	24 mai 1822.	3046
Howard, John George.	do	John Craig James Hamilton.	500	0	— novembre 1835.	3047
Hanvey, Daniel.	do	Henry Morgan Henry Shaver.	500	0	18 janvier 1836.	3048
Hood, Andrew.	do	Mahlon Burwell. David Thorburn.	500	0	21 juin 1832.	3051
Hawkins, William.	do	Henry A. C. Pilkington. Hugh McGuire.	500	0	15 décembre 1836.	3052
			500	0	29 octobre 1832.	3054

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	d.		
Hartley, William.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	James Scott Howard James R. Armstrong.....	500	0	19 décembre 1832..	3055
Harris, John.....	do do.....	James Mitchell..... Daniel Ross.....	500	0	5 avril 1819..	3056
Hewat, William.....	Trésorier du district de Wellington.....	William Clarke..... Thomas Saunders.....	1000	0	7 février 1842..	3083
Howard, James Scott.....	Trésorier du district de Home.....	William Gamble..... Jessie Ketchum.....	2000	0	11 janvier 1843..	3086
Heuston, Thomas.....	Huissier, 3e cour de division, comté d'Oxford.....	Richard Rudd Dent..... Donald Sutherland.....	1000	0	24 avril 1857..	3097
Hervieux, Joseph Amable.....	Registrateur, comté de Terrebonne, Bas-Canada.....	Joseph Amable Berthelot..... Joseph Lachaine.....	1000	0	4 novembre do ..	3115
Hewitt, William.....	Greffier, 5e cour de division, comté de Norfolk.....	Jacob Wood..... Henry Anderson.....	300	0	9 octobre do ..	3146
Harrison, Thomas.....	Greffier, 2e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Walter D. Dickinson..... Matthew Dowsley.....	360	0	3 do do ..	3171
Hatelle, Adam.....	Greffier, 5e cour de division, comté de Middlesex.....	Andrew Wilson..... John James Archer.....	500	0	10 novembre do ..	3178
Hurd, Henry.....	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Richey Waughe..... Alfred Holmes.....	362	0	5 octobre do ..	3189

Helmer, John.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Perth.....	Andrew Helmer..... Alexander Mitchell.....	200	0	19 do do ..	3236
Howard, Edward.....	Huissier, 3e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	John Boyes..... Charles Greenwood.....	400	0	17 do do ..	3249
Hughson, David A.....	Huissier, 12e cour de division, do do.....	George Hughson..... Valentine Purdy.....	200	0	do do do ..	3252
Hinch, John.....	Huissier, 8e cour de division, do do.....	Peter Lacey..... John Murphy.....	400	0	9 do do ..	3267
Hagar, Albert.....	Greffier, 4e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.....	Abner Hagar..... Peter Georgen.....	200	0	30 do do ..	3302
Hendry, William.....	Greffier, 7e cour de division, comté de Waterloo.....	Charles Hendry..... Henry Snider.....	1000	0	17 novembre do ..	3310
Huson, Albert.....	Huissier, 3e cour de division, comté de Brant.....	Edwin Manwaring..... Admiral N. Vrooman.....	500	0	7 octobre do ..	3343
Harris, Jeremiah.....	Huissier, 10e cour de division, comté de Middlesex.....	John Nellis..... Edward Adams.....	500	0	5 décembre do ..	3350
Huntsman, Daniel.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Lincoln.....	George Roszell..... Jacob Roszell.....	250	0	2 novembre do ..	3359
Hallowell, John.....	Inspecteur du revenu, district de St. François.....	John Moore..... Elias Cheney.....	300	0	9 décembre do ..	3385
Hogaboom, John C.....	Greffier, 4e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	William Roe..... James Forsyth.....	200	0	17 octobre do ..	3419
Harper, Robinson.....	Greffier, 4e cour de division, des comtés unis de Lanark et Renfrew.....	Alexander Clarke..... Patrick Terney.....	1000	0	13 do do ..	3423

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Harris, William.....	Greffier, 4e cour de division, comté d'Elgin.....	John DeCov..... Charles Harris.....	300 150	0 0	0 0	26 septembre 1857..	3426
Hawkins, Charles.....	Greffier, 6e cour de division, comté d'Oxford.....	Malcolm Smith..... John Hockey.....	500 250	0 0	0 0	19 décembre do ..	3430
Horne, John Gamble.....	Greffier, 9e cour de division, comté de Middlesex.....	James Shanley..... William Balkwill.....	200 100	0 0	0 0	9 janvier 1858..	3431
Heuston, Thomas.....	Huissier, 3e cour de division, comté d'Oxford.....	Robert S. Mann..... Richard Dudd Dent.....	250 250	0 0	0 0	4 do do ..	3440
Hallock, Asa.....	do do do ..	Joel McCarty..... William Henderson.....	250 250	0 0	0 0	30 décembre 1857..	3443
Hall, Andrew.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Wentworth.....	Thomas Little..... James Forbes.....	500 250	0 0	0 0	8 octobre do ..	3470
Jackson, Isaac.....	Régistrateur, pour le comté d'Huntingdon.....	Richard Charles..... James H. Henderson.....	1000	0	0	6 mars do ..	2604
Jones, John William.....	Douanier.....	Isaac Rattenbury..... Colin Clarke.....	100 50	0 0	0 0	27 do do ..	2619
Insley, Isaiah T.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Prince Edouard.....	Sheldon Spafford..... William Scott.....	100 50	0 0	0 0	4 do 1854..	2635
Johnston, James.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Carleton.....	William Craig..... Robert Craig.....	100 50	0 0	0 0	10 janvier do ..	2658

Jeffrey, Joseph, junior ..	Huissier, 1re cour de division, comté de Middlesex.....	Joseph Jeffrey, senior..... William Elliot.....	500 250 250	0 0 0	0 0 0	30 septembre 1856..	2683
Irwin, Robert.....	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	John McClory..... Elijah Luke.....	300 250	0 0	0 0	23 avril 1857..	2886
Johnston, George.....	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Walter H. Denant..... Philo Hicock.....	340 170	0 0	0 0	30 do do ..	2699
Jackson, William.....	Greffier, 2e cour de division, comté de Grey.....	George Jackson..... David Jackson.....	50 50	0 0	0 0	23 do do ..	2727
Jameson, James.....	Greffier, 8e cour de division, comté de Bruce.....	Thomas Todd..... William Walker.....	1000 500	0 0	0 0	4 février do ..	2733
Johnston, James.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	F. F. Passmore..... William Haskins.....	250	0	0	6 janvier 1855..	2779
Jordan, John.....	Inspecteur de bois équarri, (cutter).....	Roderick McGillis..... William Scott.....	100	0	0	4 juillet 1857..	2799
Johnston, Hugh.....	Greffier, cour de comté, comtés unis d'Huron et Bruce.....	George Brown..... John McDonald.....	250 125	0 0	0 0	15 juin do ..	2842
Ivory, Patrick.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Benjamin M. Allan..... Charles Clark.....	200	0	0	21 novembre 1842..	2859
Jones, Edward Robert....	do do ..	Samuel S. McDonell..... Alexander R. Robertson.....	200	0	0	10 juillet 1850..	2860
Ireland, Thomas Alexan- der.....	Dép. greffier de la couronne et des plaids, comté de Kent.....	John B. Williams..... Walter McCrae.....	500 300 300	0 0 0	0 0 0	16 do 1857..	2918
Johnston, Hugh.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comtés unis d'Huron et Bruce.....	George Brown..... John McDonald.....	250 125 125	0 0 0	0 0 0	22 août do ..	2938

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Jones, Charles	Huissier, 8e cour de division, comtés unis de Northumberland et Durham.	Daniel Kennedy David Cummings	600 300 300	0 0 0	27 août 1857.	2948
Jones, Francis	Arpenteur, Haut-Canada.	Truman Hurd James West	500 300	0 0	3 juin 1840.	3057
Jenkins, Thomas	Greffier, 4e cour de division, comté de Norfolk.	Luke Cooke Henry W. Eagles	150 150	0 0	3 octobre 1857.	3145
Jardine, Andrew	Greffier, 4e cour de division, comté de Simcoe.	William Dallas Francis Hewson	800 400 400	0 0 0	1 do do	3153
Jones, John Boyce	Greffier, 1re cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.	Arthur Parr Thomas Webster	650 310 310	0 0 0	9 do do	3168
Irvine, John	Greffier, 2e cour de division, comté de Middlesex.	Richard Irvine Henry James Irvine	250 250	0 0	26 do do	3177
Jeffery, John	Huissier, 1re cour de division, comté de Middlesex.	Joseph Jeffery Charles James Hope	200 100 100	0 0 0	10 novembre do	3186
Johnston, George	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.	Walter H. Denant Philo Hicock	340 170 170	0 0 0	20 octobre do	3193
Ingram, Thomas	Huissier, 2e cour de division, comté de Wellington.	Richard B. Morrison James McMeekin	400 200 200	0 0 0	2 novembre do	3214

Johnston, James	Huissier, 2e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox, et Addington.	Jacob Deitor Sanauel Lasher	500 250 250	0 0 0	7 octobre do	3246
Jameson, James	Greffier, 8e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.	William Walker Thomas To'ld	1000 500 500	0 0 0	27 do do	3284
Jameson, William	Greffier, 3e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.	Archibald McBean Colin Cameron	200 100 300	0 0 0	20 do do	3301
Jones, John	Huissier, 5e cour de division, Comté de Perth.	William Jones Robert Calvin	150 150	0 0	26 novembre do	3346
Jeffrey, Joseph, junior	Huissier, 1re cour de division, comté de Middlesex.	Joseph Jeffrey, senior William Elliott	500 250 250	0 0 0	23 do do	3347
Johnson, Jacob	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.	Henry Hodgins William Meal	100 50 50	0 0 0	19 do do	3372
Irving, Andrew	Greffier, 8e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew.	Peter White Richard White	120 60 60	0 0 0	17 octobre do	3388
Inglis, Peter	Greffier, 2e cour de division, comté de Grey.	George Jackson Alexander Maitland Stephens	200 100 100	0 0 0	9 janvier 1858.	3417
Inglis, Peter	Député greffier de la couronne, comté de Grey.	George Jackson Alexander Maitland Stephens	200 100 100	0 0 0	do do do	3418
Jennings, Solomon	Huissier, 4e cour de division, comté d'Oxford.	Michael Stover Garry V. Delong	500 250 250	0 0 0	20 octobre do	3445
Kavanagh, Joseph J.	Prép. au déb. et visiteur dans les douanes de Sa Majesté.	Henry Kavanagh John L. Thompson	200 100 100	0 0 0	23 février do	2616

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Keefer, James.....	Greffier, 6e cour de division, comté de Middlesex.....	Charles J. Slitt..... Robert Mann.....	400 200	0 0	0 0	1857... 12 mai	2720
Kilborn, Horace.....	Greffier, 8e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Justus Ketchum Delong..... Hiram S. Davison.....	330 165	0 0	0 0	do .. 6 do	2739
Kinney, Stephen.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Kent.....	Robert Mitchell..... George W. Kinney.....	100 50	0 0	0 0	do .. 30 do	2741
Kirk, Joseph.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Angus Roy McDonald..... Stewart Derbishire.....	500	0	0	16 février	2861
Kerr, Francis.....	do do.....	John Higginson..... James Kirkpatrick.....	500	0	0	30 mars	2862
Kirtland, E. Henry.....	do do.....	Hedry McKinstry..... Robert Warren Kerr.....	500	0	0	23 do	2863
Kingsmill, William.....	(Oblig.) Shérif, comté de Lincoln.....	Andrew Heron..... Lawrence William Mercer.....	1000 500	0 0	0 0	6 juillet	2914
Kingsmill, William.....	(Convention) Shérif, comté de Lincoln.....	Andrew Heron..... Lawrence William Mercer.....	1000 500	0 0	0 0	do do	2915
Kintra, James.....	Député greffier de la couronne et des plaids.....	William Wilson..... John Douglas.....	400 200	0 0	0 0	18 do	2919
Kennedy, Jacob.....	Huissier, cour de division No. 3, comté d'Halton.....	Eljah W. Devreux..... George Kennedy.....	500 250	0 0	0 0	26 janvier	2931

Knott, Robert.....	Douanier.....	John Elwood..... George Leslie.....	100 50	0 0	0 0	22 septembre	2942
Kidd, Johnson C.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Wellington.....	Walker Todd..... John Fitzgerald.....	250 125	0 0	0 0	6 juin	2947
Keefer, Thomas C.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	George Keefer..... Jacob Keefer.....	500	0	0	10 août	3061
Kirkpatrick, James.....	(Obligation) Pour l'arpentage du township de Fenelon, district de Newcastle.....	David Kribs..... William Binkley.....	1000	0	0	22 mai	3062
Kilborn, William Henry.....	Arpenteur, Haut Canada.....	George R. Ferguson..... Ezekiel Benson.....	500	0	0	24 do	3063
Kelly, Thomas.....	do do.....	Charles Rankin..... Henry Masterson.....	500	0	0	11 janvier	3066
Kerr, Robert Warren.....	do do.....	John O'Hart..... John Miller.....	500	0	0	1 avril	3067
Keating, William.....	do do.....	E. F. Davis..... Ogden Creighton.....	500	0	0	19 janvier	3068
Kennedy, Charles.....	do do.....	Abraham Nellis..... William Sampson.....	500	0	0	13 mai	3070
Kirkpatrick, James.....	Trésorier, des comtés unis de Wentworth et Halton.....	Robert W. Kerr..... John Weir.....	600 300	0 0	0 0	8 mars	3089
King, William Wallace.....	Greffier, 9e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	William Landon..... Thomas Hayes.....	150 100	0 0	0 0	5 octobre	3165
Kilborn, Horace.....	Greffier, 8e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenvi.....	Justus R. Delong..... Jessie Delong.....	330 165	0 0	0 0	29 do	3167

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Kelly, Michael.....	Greffier, 5e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Simon McGie William Fortune.....	200 100 100	0 0 0	0 0 0	2 octobre 1857..	3170
Kidd, Johnson C.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Wellington	John Fitzgerald John Tanner.....	400 200	0 0	0 0	do do ..	3208
Keays, James	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.....	Thomas Borland Donald McKercher.....	200 100 100	0 0 0	0 0 0	do do ..	3303
Klotz, Otto.....	Greffier, 2e cour de division, comté de Waterloo	Frederick Guggisberg Abraham A. Erb.....	500 600	0 0	0 0	25 septembre do ..	3307
King, James	Greffier, 3e cour de division, comté d'Essex	Theodore Mallott Solomon Wigle.....	325 200	0 0	0 0	6 novembre do ..	3312
King, James W	Huissier, 3e cour de division, comté d'Essex	Theodore Wigle Leonard Nightingale	325 200	0 0	0 0	2 décembre do ..	3354
Keller, Joseph.....	Huissier, 3e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	James Langstaff John K. Falconbridge	200 100 100	0 0 0	0 0 0	22 octobre do ..	3371
Keller, Joseph.....	Huissier, 2e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	Amos Wright Parker Crosby.....	200 100 100	0 0 0	0 0 0	do do ..	3374
Kilborne, Rowley	Greffier, 1re cour de division, comté de Lincoln	Jacob Beam John B. Osborne.....	100 50	0 0	0 0	2 novembre do ..	3401

Keefe, James.....	Greffier, 6e Cour de division, comté de Middlesex.....	Charles Gaspard Still Robert Munn.....	500 250 250	0 0 0	0 0 0	8 décembre 1857..	3401
Keller, Charles Miller.....	Greffier, 2e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	John Harrington Benjamin Bowman.....	200 100 100	0 0 0	0 0 0	22 octobre do ..	3422
Lobb, Richard.....	Greffier, 2e cour de division, comté de Prince Edouard.....	David R. Welbanks George Clapp.....	50 50	0 0	0 0	3 mars 1854 ..	2632
Lajoie, Louis.....	Que la condition d'un fermage fait à Joseph Wynn, en date du 13 janvier 1857, d'un bateau traversier sur l'Ontario, entre Cumberland et Buckingham, soit fidèlement remplie.....	G. G. Dunning Charles Perisien.....	12 6 6	10 5 5	0 0 0	10 avril 1857..	2644
Langford, Richard.....	Huissier, 3e cour de division, comté de Carleton.....	William Mitchell William Doherty.....	100 50	0 0	0 0	28 janvier do ..	2701
Lyttle, John Robert.....	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	Thomas Mark William Banks.....	500 250	0 0	0 0	23 avril do ..	2734
Logie, William John.....	Greffier, 5e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	Alexander M. Logie Charles Logie.....	500 250	0 0	0 0	do do ..	2735
Lauder, George Paley...	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté.....	William Bernard Lauder John Strutt Lauder.....	200 100	0 0	0 0	4 mai do ..	2747
Longworth, John George.	do do do	John Longworth Casimir S. Gzowski.....	200 100	0 0	0 0	13 juin do ..	2751
Lennon, Robert.....	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté.....	William Lennon John Waldie.....	100 500	0 0	0 0	10 juillet do ..	2830
Liddy, George Patrick...	Arpenteur, Haut-Canada.....	Thomas Thompson Patrick Mee.....	250 500	0 0	0 0	21 octobre 1844..	2864

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Lyons, James.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	G. S. Boulton..... R. H. Throop.....	500	0 0	17 juin 1847..	2865
Léonard, François X.....	Régistrateur, comté de Laval.....	Louis Léonard..... Jean Baptiste Léonard..... Léon Léonard..... Pierre Léonard.....	1000	0 0	25 août 1857..	2923
Lafontaine, Aimé.....	Greffier de la cour de circuit, circuit de Lochaber, district d'Ottawa.....	François S. Mackay..... George William Cameron.....	250	0 0	2 mai do ..	2925
Larue, André.....	Coroner, Bas-Canada.—(Cette obligation est renouvelée en conséquence de la mort de M. Egan, l'un des cautions).....	P. H. Church..... John Foran.....	50	0 0	30 juillet do ..	2962
Lafontaine, Aimé.....	Greffier de la cour de circuit, circuit de Pontiac, dist. d'Ot.	John W. B. Ford..... Dougal F. McLaren.....	250	0 0	22 juin do ..	2927
Lindsay, John.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	G. W. Wickstead..... W. B. Lindsay.....	250	0 0	13 juillet do ..	2980
Lighthart, Samuel.....	Huissier, 4e cour de division, comté d'Halton.....	Lachlan McDonald..... James Lighthart.....	500 250 250	0 0 0 0 0 0	1 janvier do ..	2992
Lind, Joshua.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	John Johnston..... John Lacey.....	500	0 0	27 juin 1831..	3050
Larue, Eugène.....	do Bas-Canada.....	Louis D. Lemoine..... Honoré Tanguay.....	250	0 0	6 juillet 1850..	3053

Laporte, Jérémie.....	do ..	Pierre Louis Morin..... Jean Baptiste Raymond.....	500	0 0	8 do 1852..	3058
Landon, Asa.....	do Haut-Canada.....	John Burke..... Robert Lackie.....	500	0 0	4 juin 1819 ..	3069
Lount, George.....	do ..	Joseph Rogers..... Ezekiel Benson.....	500	0 0	25 avril 1820..	3072
Laberge, Louis E. Paschal	Régistrateur, pour le comté de Rouville.....	Joseph N. Poulin..... Ambroise Laberge.....	1000	0 0	2 octobre 1857..	3080
Lawson, John.....	Huissier, 7e cour de division, comté de Simcoe.....	Thomas Lawson..... Mathew Lawson.....	120 60 60	0 0 0 0 0 0	1 do do ..	3114
Leslie, Guy.....	Greffier, 9e cour de division, comté de Wellington.....	Manasse Lesson..... James Hill.....	500 250 250	0 0 0 0 0 0	28 septembre do ..	3127
Loucks, John (W.).....	Greffier, 5e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Adam Loucks..... John T. Casselman.....	150 75 75	0 0 0 0 0 0	30 do do ..	3131
Little, John.....	Greffier, 7e cour de division, comté de Simcoe.....	James Little..... Paul Gallagher.....	200 100 100	0 0 0 0 0 0	1 octobre do ..	3156
Lloyd, Thomas.....	Greffier, 1re cour de division, comté de Simcoe.....	John Alexander..... George Lount.....	600 300 300	0 0 0 0 0 0	do do do ..	3159
Lyman, Warren.....	Greffier, 11e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Hiram H. Bellamy..... Archibald W. Bellamy.....	240 120 120	0 0 0 0 0 0	7 novembre do ..	3163
Leslie, Robert.....	Greffier, 4e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Robert Kernham..... Richey Waugh.....	362 181 181	0 0 0 0 0 0	3 octobre do ..	3173
Lewis, Hiram.....	Huissier, 11e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox, et Addington.....	Sidney Warner..... William Thompson.....	400 200 200	0 0 0 0 0 0	1 do do ..	3247

ETAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Loucks, W. F.	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell	Henry Fitzpatrick William Craig	200 100	0 0	15 octobre 1857	3251
Leslie, William	Greffier, 2e cour de division, comté de Wellington	Joseph Black William Gordon	400 200	0 0	31 do	3306
Lighthouse, Samuel	Huissier, 4e cour de division, comté d'Halton	Angus Kennedy James Lighthouse	250 125	0 0	21 do	3339
Lacey, John	Huissier, 6e cour de division, comté de Lincoln	John Fisher Henry Hover	100 50	0 0	2 novembre	3358
Lancaster, William Henry	Huissier, 3e cour de division, comté de Middlesex	John Mill Richard Mill	200 100	0 0	26 décembre	3453
Lynch Joseph	Huissier, 4e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	Patrick Flanagan Samuel Bradley	1000 500	0 0	7 do	3463
Mercer, John	(Convention) Sherif, comté de Kent	John Waddell George Duck, junior William L. Baby	1000 250 250	0 0	6 janvier	2591
Morrison, Joseph Curran	Receveur général de Sa Majesté, Canada	Henry A. Berryman Samuel Zimmerman James Cummings	250 5000 5000	0 0	2 décembre 1856	2593
Marks, Leander D.	Greffier, 4e cour de division, comté de Brant	Allan Smith John Hudson	200 100	0 0	20 février 1857	2690
McIntosh, Richard	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté	Henry McIntosh Henry Roots	200 100	0 0	9 mars	2603
Morse, Abisha	Greffier, 1re cour de division, comté de Lincoln	James W. Harris James Durkee	400 200	0 0	do	2610
McNaughton, Robert	Inspecteur (cuilzer) de bois équarri	John McNaughton Denis Gahery	100 100	0 0	4 avril	2621
Marsh, Matthias	Huissier, 7e cour de division, comté de Prince Edouard	William Kirkland Samuel Pennock	100 50	0 0	14 janvier 1854	2636
McKenny, William Henry	Huissier, 6e cour de division, comté de Brant	Augustus Charles File Sylvester Day	100 50	0 0	do	2645
McDonald, John	Huissier, 4e cour de division, comté de Wellington	James L. Mitts John Cadenhead	250 125	0 0	2 mars	2646
Markley, Joseph	Huissier, 10e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Frederick Garrow George Hammell	50 25	0 0	11 avril	2648
Montgomery, John S.	Inspecteur du revenu, comté de Carleton	George Patterson Edward Armstrong	500 250	0 0	8 do	2650
McDonald, William J.	Arpenteur, Haut-Canada	Duncan McDonald Josias Richey	250 250	0 0	16 do	2654
Menton, James	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté	William Ward Thomas Beatty	100 50	0 0	27 do	2670
Mather, Edward	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria	Gregory McCulloch Malcolm McEachern	250 100	0 0	23 février	2687
Mills, John	Huissier, 1re cour de division, comté de Grey	Thomas Scott Frederick LePan	200 100	0 0	16 do	2691

ETAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	d.		
Markell, George.....	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Daniel Waggoner..... John R. Wood.....	100 50 50	0 0 0	12 mai 1857..	2702
McHugh, Roger.....	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	Patrick McHugh..... Thomas McNabb.....	50 25	0 0	3 mars 1854..	2716
Morgan, Ira.....	Greffier, 6e cour de division, comté de Carleton.....	Adam S. Baker..... Robert Grant.....	200 100	0 0	24 avril 1857..	2722
Matchett, Thomas.....	Greffier, 4e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	William Cottingham..... Arthur McQuade.....	250 150	0 0	23 do ..	2736
Murdy, Robert.....	Locataire du pont de Dunnville.....	Henry Marshall..... John Atkins.....	320	0	1 juin do ..	2746
Mitchell, Alexander.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Grey.....	Joseph Horke..... Lorenzo Fulford.....	100 50 50	0 0 0	10 mai do ..	2756
Compagnie du ch. de fer Montréal et Champlain.	Obligation relative à des marchandises, etc., importées des États-Unis d'Amérique par ou dans les chars de la dite compagnie, pour être appliqué en conséquence.....	William Molson, Président. W. A. Merry, Secrétaire.	20000	0	26 juin do ..	2762
Molesworth, Thomas N.....	Arpenteur.....	James Webster..... Charles Allan.....	250	0	25 avril 1851..	2764
McPherson, William.....	Greffier, 7e cour de division, comté de Lambton.....	Alexander Sinclair..... George B. Johnston.....	1000 1000 1000	0 0 0	8 mai 1857..	2767

Mansel, Tracy.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Lambton.....	Henry Martin..... William Judson.....	200 100 100	0 0 0	12 mai do ..	2771
McDonald, Alexander.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Malcolm McLeod..... Alan McDonald.....	250	0	11 octobre 1854..	2778
Martagh, Peter.....	Greffier, cour de comté, comté d'Elgin.....	William Ross..... William J. White.....	300 150 150	0 0 0	20 juillet 1857..	2869
Misner, Jacob.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Jeremiah Misner..... Abraham Nevills.....	500	0	4 décembre do ..	2866
McNaughton, John.....	do do ..	Duncan Murchison..... John Jordan.....	500	0	23 mai 1821..	2871
Moore, James.....	do do ..	James Hunter Sanson..... Henry Walden Yager.....	500	0	26 février 1835..	2872
Machonald, John R.....	do do ..	Honorable Alexander Fraser..... Hugh McGillis.....	500	0	29 septembre 1845..	2873
McClary, William.....	do do ..	William Sage..... William Niles.....	500	0	26 juin 1843..	2874
Merriman, Isaiah.....	do do ..	Joseph A. Keeler..... Joel Merriman.....	500	0	22 juillet 1822..	2875
McIntosh, A. James.....	do do ..	Daniel Springer..... Roswell Mount.....	500	0	27 juin 1825..	2876
McMillan, William.....	do do ..	John M. Cameron..... Charles Duncombe.....	500	0	29 mars 1836..	2877
McDermont, Michael.....	do do ..	Anthony Manahan..... Donald McDonald.....	500	0	15 décembre 1843..	2878
McLennan, Rodovich.....	do do ..	Hon. Alexander Fraser..... Hon. John McGillivray.....	500	0	16 juillet 1846..	2879

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
McNab, Archibald	Arpenteur, Haut-Canada.	Archibald McNab. John Webster.	500	0 0	29 avril 1846.	2880
Morris, John	do	James Morris Reverend Michael Harris.	500	0 0	31 mai 1847.	2881
McLauren, Peter	do	William Carter.	500	0 0	do décembre do	2882
McCallum, James, junior.	do	Richard Latham.	500	0 0	27 mars 1849.	2883
McDonald William	do	Honorable Malcolm Cameron	500	0 0	10 do 1820.	2884
McPhillips, George	do	James Fitzgibbon Duncan McDonell	500	0 0	2 juin 1848.	2885
Maxwell, John	do	James King. Patrick King	500	0 0	12 janvier 1849.	2889
Marlet, Adrian	do	James Maxwell. Samuel McNaught.	500	0 0	do décembre 1805.	2892
McLeod, John	do	Richard Hatt Ezra Barnum	500	0 0	30 avril 1833.	2893
Miller, Andrew	do	Reverend William Rintoul John McDonald.	500	0 0	11 mai 1852.	2896
		Abel Land. Preserved Cooly	500	0 0		

McDonald, John	do do	Sa Grâce l'Evêque McDonell. Allan McDonell.	500	0 0	7 novembre do	2897
Molson, William, <i>Molson's Bank</i>	Que tous les billets de la <i>Molson's Bank</i> , émis en vertu de la 13e et 14e Vic., présentés au comptoir sous 2 ans de la date du cautionnement, seront rachetés et payés.	John Glass David L. McPherson.	4000	0 0	9 juillet 1857.	2911
Murtagh, Peter	Député greffier de la couron. et des plaids, comté d'Elgin.	William Ross. William J. White	500 250 250	0 0 0 0 0 0	do do	2916
McIntyre, Daniel E.	Shérif, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Donald A. McDonald. Archibald Frazer.	1000 500 500	0 0 0 0 0 0	19 août do	2929
McIntyre, Daniel E.	(Convention) Shérif, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Donald A. McDonald. Archibald Fraser	1000 500 500	0 0 0 0 0 0	do do	2930
Miller, William Duff	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Carleton	Richard Miller. John H. Connolly.	600 300 300	0 0 0 0 0 0	26 do do	2956
Macdonell, Robertson	Député greffier de la couronne et des plaids, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Alexander McLean Alexander McDonell.	400 200 200	0 0 0 0 0 0	9 septembre do	2937
McIntyre, John	Douanier.	Wemyss M. Simpson William Watt.	100 50	0 0 0 0	24 juillet do	2941
McVey, James H.	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté	Paul P. Knowlton Hiram S. Foster.	300 150 150	0 0 0 0 0 0	1 septembre do	2943
McKenzie, Murdoch	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté.	William Ross. William J. White	300 150 150	0 0 0 0 0 0	28 do do	2944

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

21e Victoria.

Appendice (No. 13.)

1858.

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
McDonnell, Robertson...	Greffier, cour de comté, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Alexander McLean..... Alexander McDonnell.....	140 70	0 0	0 0	9 septembre 1857..	2956
Montreuil, Adolphe.....	Préposé au débarq. et visiteur dans les douanes de S. M.	James O'Neil..... François Cusson.....	200 100	0 0	0 0	30 do ..	2957
McNair, James.....	Greffier, cour de division, No. 5, comté d'Halton	Dugald McNair..... George Barber.....	500 250	0 0	0 0	8 octobre 1856..	2985
Marston, John Wurteil..	Député Greffier de la couronne et des plaids, comtés unis de Prescott et Russell	Josiah Cass Marston..... Sturgis M. Cushman	50 25	0 0	0 0	28 juillet 1857..	2959
Miles, Edward.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Brooks W. Gossage..... Alexander Bethune.....	250	0	0	14 do ..	2976
Marks, Leander D.....	Greffier, 4e cour de division, comté de Brant.....	James Horn..... John Hudson.....	200 100	0 0	0 0	18 août do ..	2989
McCay, William.....	Greffier, 6e cour de division, comté d'Halton	Algernon G. McCay..... Stephen Atkinson.....	250 125	0 0	0 0	15 juin do ..	2990
McDonald, Lachlan.....	Greffier, 4e cour de division, comté d'Halton.....	James Cameron..... Alexander Grant.....	125 250	0 0	0 0	6 do 1855..	2991
McCarthy, Thomas.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Perth	John A. McCarthy..... Robert Johnston.....	500 250	0 0	0 0	18 juillet 1857..	2996
McDonald, Alexander...	Arpenteur, Bas-Canada.....	Patrick Swords..... John Holmes.....	250	0	0	11 mai 1852..	3064

21e Victoria.

Appendice (No. 13.)

1858.

Macdougall, Daniel.....	Trésorier du district de Niagara.....	John Clarke..... Bernard Roddy.....	1750 500	0 0	0 0	22 mars 1842..	3084
McAnnany, Francis.....	Trésorier du comté d'Hastings.....	Erastus Holden..... James Whiteford	500 250	0 0	0 0	28 février 1851..	3088
McGregor, Alexander ...	Greffier de la cour de comté, comté de Perth.....	William Smith..... Stewart Campbell	124 62	0 0	0 0	17 août 1857..	3091
Marshall, John Frederick.	Huissier, 8e cour de division, comté de Simcoe.....	William Fead..... William Armstrong	200 100	0 0	0 0	3 avril do ..	3093
Matheson, John S.....	Huissier, 1er cour de division, comté d'Oxford.....	Jordan Charles..... Hugh Richardson.....	200 100	0 0	0 0	21 mars do ..	3096
McCrae, William Alexander.....	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté	Thomas McCrae..... David Pratt.....	1000 500	0 0	0 0	16 octobre do ..	3104
Matheson, John S.....	Huissier, 1er cour de division, comté d'Oxford	George Duncan..... George Adams	500 250	0 0	0 0	1 septembre do ..	3098
McGregor, Alexander.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Perth	William Smith..... Stewart Campbell.....	200 100	0 0	0 0	17 août do ..	3103
McCarthy, Thomas	Greffier, 3e cour de division, comté de Perth	John A. McCarthy..... Robert Johnson.....	200 100	0 0	0 0	9 octobre do ..	3117
McCarthy, William	Greffier, 3e cour de division, comté de Wellington.....	Henry Strange..... Robert Pasmore	250 125	0 0	0 0	29 septembre do ..	3130
McCuaig, John.....	Greffier, 10e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Joseph Johnson..... John Peter Fetterly.....	150 75	0 0	0 0	1er octobre do ..	3139
McPherson, John	Greffier, 2e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Angus McDonald..... Alfred G. Smith	150 75	0 0	0 0	13 do do ..	3140

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
McRae, John	Greffier, 1er cour de division, comtés unis de Stormont Dundas et Glengarry.	Donald McLennon. Duncan McLennon	150 75	0 0	0 0	12 octobre 1857.	3141
McLennan, Andrew	Greffier, 6e cour de division, comté de Norfolk.	Augustus Frahlin. Thomas Backhouse	300 150	0 0	0 0	6 do	3147
McManus, George	Greffier, 8e cour de division, comté de Simcoe	George Snell. Charles Lee	600 300	0 0	0 0	1 do	3155
Munro, Alfred A.	Greffier, 12e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	Jeremiah Guilds. Orrin Baily Adams	240 120	0 0	0 0	29 septembre do	3162
McCrear, Hiram	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	David Graham. Ezra Wyatt	210 105	0 0	0 0	25 do	3169
McKelvey, Joseph	Greffier, 3e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	James W. Parmenter. George McKelvey	100 100	0 0	0 0	18 novembre do	3174
Meredith, John Cooke	Greffier, 1re cour de division, comté de Middlesex.	Lawrence Lawrason. Anthony Pegler	1000 500	0 0	0 0	21 do	3175
Mathews, Silvester K.	Huissier, 9e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	Sterling Algaire. Samuel Wiltse	150 100	0 0	0 0	5 octobre do	3197
Merkley Jacob J.	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Walter Bell. Daniel Thomas Breoffle	100 50	0 0	0 0	30 septembre do	3207

McDonald, John	Huissier, 4e cour de comté, comté de Wellington.	James L. Smith. John Cadenhead	400 200	0 0	0 0	16 octobre do	3216
Markley, Joseph	Huissier, 10e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.	George Hummel. Simon S. Stata	50 50	0 0	0 0	1 do	3218
Marke, John L.	Huissier, 10e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.	Joseph Capell. John Alford	100 50	0 0	0 0	do	3220
McDonald, Robert	Huissier, 2e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.	Ranald McDonald. Angus McDonald	100 50	0 0	0 0	do	3224
Marshall, John Frederick.	Huissier, 8e cour de division, comté de Simcoe.	William Fead. William Armstrong	300 150	0 0	0 0	1 do	3235
McCarthy, John A.	Huissier, 1re cour de division, comté de Perth.	George Scott. John P. Vivian	200 100	0 0	0 0	9 do	3237
Mullikin, Joseph	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.	Thomas H. Johnson. Chauncey Johnson	200 100	0 0	0 0	2 novembre do	3243
Mullikin, Joseph	Huissier, 2e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.	Hiram Johnson. Henry Vogan	200 100	0 0	0 0	13 octobre do	3244
McGinnes, James	Huissier, 10e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.	Edward Upham. Joseph Watson	400 200	0 0	0 0	3 do	3253
McKinnon, Archibald	Huissier, 3e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell.	James Steele. Colin Cameron	200 100	0 0	0 0	2 novembre do	3256
McDonell, Donald Aeneas	Gardien, pénitencier provincial, nommé le 2 novembre 1848.	Horatio Yates. Archibald J. Macdonald	2000 1000	0 0	0 0	18 do	3261

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Morley, George.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Waterloo	John Ernst.....	800	0	0	16 novembre 1857..	3264
McMachon, William.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Waterloo.....	William Puddicombe.....	500	0	0	24 septembre do ..	3268
Malcolm, Daniel.....	Greffier, 5e cour de division, comté de Brant.....	James Potter.....	500	0	0	9 octobre do ..	3275
Marke, Leander D.....	Greffier, 4e cour de division comté de Brant.....	William Benton.....	500	0	0	4 novembre do ...	3280
Meyer, Ludwig.....	Greffier, 2e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	James Malcolm.....	50	0	0		
Morgan, Ira.....	Greffier, 6e cour de division, comté de Carleton.....	Eddy Malcolm.....	200	0	0		
Matheson, Thomas.....	Greffier, 2e cour de division, comté de Perth.....	John Hudson.....	100	0	0		
McCrum, Henry.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Waterloo.....	James Horne.....	100	0	0		
Mercer, Joseph.....	Greffier, 1re cour de division, comté d'Essex	William Chalk.....	1000	0	0	16 do do ..	3286
McKenny, William Henry	Huissier, 6e cour de division, comté de Brant.....	Adolphe Meyer.....	500	0	0		
		Robert Grant.....	200	0	0	12 octobre do ..	3288
		Zachariah McMillan, jun.	200	0	0		
		James Hill.....	300	0	0		
		Thomas Babb.....	150	0	0	24 do do ..	3297
		Absalom Shade.....	1000	0	0		
		James Crombie.....	500	0	0	28 septembre do ..	3308
		Samuel S. Macdonell.....	500	0	0		
		James H. Wilkinson.....	250	0	0	31 octobre do ..	3316
		Sylvester Day.....	100	0	0		
		Augustus Charles File.....	50	0	0	2 novembre do ..	3319

McMahon, Timothy.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew.....	Michael Novill.....	100	0	0	10 décembre do ..	3330
McNeil, Michael.....	Huissier, 8e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew.....	James Rice.....	50	0	0		
Malcolm Andrew.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Brant	Richard McKay.....	100	0	0	17 octobre do ..	3340
McDougall, Daniel.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	Aaran Swazey.....	50	0	0		
McGregor, Neil.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Lincoln.....	Henry Lyman.....	100	0	0	7 do do ..	3338
McGuire, John.....	Huissier, 4e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	John Walker.....	50	0	0		
McCallum, Duncan.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	Henry Martin.....	500	0	0	14 do do ..	3349
McCarroll, James.....	Inspecteur dans les douanes de Sa Majesté	James Davison.....	250	0	0		
McMillan, Donald.....	Douanier.....	Moses S. Couze.....	100	0	0	2 novembre do ...	3356
Mallory, Edwin.....	Greffier, 3e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox, et Addington	Francis T. McLean.....	50	0	0		
McKim, Peter.....	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	Edward Brammer.....	200	0	0	17 octobre do ..	3367
		Abraham Doan.....	100	0	0		
		Jacob Kaizer, senior.....	500	0	0	9 do do ..	3368
		John McCallum.....	250	0	0		
		Dennis K. Feehan.....	500	0	0	26 novembre do ..	3383
		James Hallinan.....	250	0	0		
		Patrick Buchanan.....	100	0	0	4 janvier 1858..	3386
		Donald McRae.....	50	0	0		
		John Boyes.....	600	0	0		
		Charles Greenwood.....	300	0	0	17 octobre 1837..	3391
		William Beamish.....	300	0	0		
		Charles Vanluven.....	600	0	0	9 do do ..	3396

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	d.		
Morse, Abishai	Greffier, 5e cour de division, comté de Lincoln	James Durkie	150	0	2 novembre 1857 ..	3408
McKenma, Terence	Greffier, 10e cour de division, comtés unis d'York et Peel	James W. Harris	75	0	do ..	3411
Matheson, Donald	Greffier, 3e cour de division, comté d'Oxford	Alexander Hunter	200	0	24 octobre ..	3433
McKay, Samuel	Huissier des différentes cours de division, comté d'Elgin	George McPhillips	100	0	30 décembre ..	3438
Matheson, John Sutherland	Huissier, 1re cour de division, comté d'Oxford	John Matheson	250	0	24 septembre ..	3441
Marr, Alum	Huissier de différentes cours de division, comté d'Elgin	George Munro	100	0	30 novembre ..	3446
McPherson, George	Huissier, 3e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew	Finlay McDiarmid	2000	0	15 octobre ..	3449
Matthews, Charles W	Huissier, 2e cour de division, comté d'Ontario	Joseph Sudworth	1000	0	6 janvier 1856 ..	3454
Metcalf, John	Greffier, 5e cour de division, comté d'Ontario	James Hay	100	0	2 novembre 1887 ..	3460
		Elijah Price	200	0	21 octobre ..	
		John Dean	100	0		
		Andrew Wilson	100	0		
		Archibald McArthur	100	0		
		William Hartwick	50	0		
		Eli Leavens	200	0		
		Thomas Jackson	100	0		
		Matthew Taylor	100	0		

McLeod, George A. K.	Huissier, 5e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	George McLeod	500	0	17 décembre ..	3464
Newton, William	Percepteur des péages de canal, Port Maitland	Alexander McDonald	250	0	do ..	2651
Norton, Stephen	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria	Daniel MacDougald	500	0	28 avril ..	2679
Nugent, Thomas	Huissier, 5e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria	Majorbanks Lawder	250	0	19 février ..	2685
Neal, Thomas	Huissier, 5e cour de division, comté de Middlesex	Charles Stapleton	150	0	28 avril ..	2698
Nash, Thomas Webb	Arpenteur, Haut-Canada	W. S. Conger	250	0	7 mai ..	2765
Northrup, Anson G.	Dép. greffier de la couron. et des plaids, comté d'Hastings	William Stoughton	1000	0	13 avril 1854 ..	2960
Newman, John	Arpenteur, Haut-Canada	Foster Cain	500	0	31 juillet 1857 ..	2891
Napier, William H. E.	do	Richard Neal	500	0	2 septembre 1842 ..	2981
Neilson, John	do	Alexander D. Ward	250	0	11 juillet 1857 ..	3060
Napier, William Henry	do	John Emerson	250	0	8 do 1852 ..	3065
Napier, George Hope	Régistrateur de reconnaissances, comté de Richmond, Bas-Canada	Robert Gillespie	1000	0	18 novembre 1851 ..	3090
		William Dafee	500	0	30 octobre 1857 ..	
		James Brown	500	0		
		Denis B. Papineau	500	0		
		Peter Aylen	250	0		
		Francis H. Lynch	250	0		
		Brooks W. Gossage	250	0		
		Robert Middleton	250	0		
		James Wolfe, M.D.	250	0		
		J. Campbell Gibb	250	0		
		Charles W. Maçon	250	0		
		Christian Edward Wurtel	1000	0		
		Duncan C. Napier	1000	0		

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£.	s. d.		
Niles, William Henry	Greffier, 11e cour de division, comté de Middlesex	Levi Merick Harry Edwards	500 250	0 0	26 novembre 1857	3176
Neal, Thomas	Huissier, 5e cour de division, comté de Middlesex	Alexander D. Ward Richard Neal	250 100	0 0	do	3179
Newcombe, Simon	Greffier, 1re cour de division, comté d'Elgin	George Suffel Alum Marr	2000 1000	0 0	15 octobre	3429
Orr, James	Huissier, 9e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	George Jardine John Spence	500 250	0 0	20 février	2709
Ouimette, Charles S.	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell	Charles Hersey Charles A. Johnson	250 100	0 0	2 mai	2729
Ontario, Simcoe et Huron, compagnie de chemin de fer d'	Obligation relative à des marchandises, etc., importées des États-Unis d'Amérique par ou dans les chars de la dite compagnie, etc., etc	{ Joseph C. Morrison, Président. George Beatty, Secrétaire. }	20000	0 0	23 juin	2761
Osman, William Clarke	Huissier, 4e cour de division, comté d'Haldimand	Jacob Osman Joseph R. Brown	200 100	0 0	12 do	2763
O'Mara, John	Arpenteur, Haut-Canada	John Power Benjamin Springer	100 500	0 0	do	2898
O'Callaghan, Cornelius	Greffier, 8e cour de division, comté de Wellington	Peter Grieve Isaac Green	250 125	0 0	21 avril	2953

O'Connor, Daniel	Trésorier, comté de Dalhousie	Nicolas Sparks John McCarthy	1000 500	0 0	22 juin	1842	3085
O'Callaghan, Cornelius	Greffier, 8e cour de division, comté de Wellington	Peter Grieve Isaac Green	500 250	0 0	28 septembre	1857	3126
Orr, Robert	Huissier, 9e cour de division, comté de Middlesex	Crowell Wilson Bamlet E. Sifton	200 100	0 0	30 do	do	3181
Otherson, James	Huissier, 5e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew	Robert Riddle John Poole	200 100	0 0	2 octobre	do	3334
Orr, James	Huissier, 9e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	John Spence Peter Campbell	1000 500	0 0	10 novembre	do	3352
Parsons, William Fletcher	Huissier, 4e cour de division, comté de Wentworth	William Miller John Kirkpatrick	100 50	0 0	27 janvier	do	2587
Pettigrew, Henry	Greffier, 11e cour de division, comté de Peel	Thomas Henry, M.D. Thomas Elliott	200 100	0 0	do	do	2614
Pigot, W. D.	Greffier, 4e cour de division, comté de Carleton	Richard L. Stephenson Robert Harris	200 100	0 0	24 mars	1854	2667
Pearce, Peter	Huissier, 2e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria	John Elliott David Paget	250 100	0 0	18 avril	1857	2680
Purdy, Thomas Franklin	Huissier, 5e cour de division, comté de Middlesex	George C. Secord William Clements	250 125	0 0	21 mars	do	2684
Perkins, John	Préposé au débarquement et visiteur dans les douanes de Sa Majesté	John Thomas Small William Hall	200 100	0 0	13 mai	do	2748
Peters, Samuel, junior	Arpenteur, Haut-Canada	Samuel Peters, senior John Wilson	250	0 0	28 avril	1851	2780

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Pearson, John.....	Huissier, 6e cour de division, comté de Waterloo.	George W. Taylor.....	800	0	0	17 novembre 1867..	3263
Penton, John A.....	Greffier, 2e cour de division, comté de Brant.	George Hughes.....	500	0	0	do ..	3294
Pigott, William D.....	Greffier, 4e cour de division, comté de Carleton	Hugh Finlayson.....	150	0	0	do ..	3296
Parker, Frederick J.....	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté.....	Hiram Capron.....	75	0	0	do ..	3382
Poole, James.....	Greffier, 3e cour de division, comté unis de Lanark et Renfrew.....	John Alexander Morris ..	200	0	0	30 septembre do ..	3389
Pultz, Henry.....	Greffier, 11e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	John Nicholson.....	100	0	0	do ..	3398
Pettigrew, Henry.....	Greffier, 11e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	Andrew Young, junior... Chester W. Cowles.....	300	0	0	do ..	3410
Paul, John.....	Greffier, 8e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	Robert Bell..... Napoleon Levallee.....	200	0	0	3 do ..	3412
Philpott, James.....	Huissier de plusieurs cours de division, comté d'Elgin.....	Edwin Shibley..... Henry Simmons.....	100	0	0	do ..	3436
		Daniel Switzer..... John Kee.....	100	0	0	26 do ..	
		Joseph Holley, senior... William R. Wadsworth... Daniel DeCov..... John Clark.....	400	0	0	do ..	
			200	0	0	4 novembre do ..	
			200	0	0	do ..	
			300	0	0	do ..	
			300	0	0	do ..	
			150	0	0	do ..	
			150	0	0	do ..	

Pottage, Edward.....	Huissier, 6e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	John Stephenson..... Anthony Eastwood.....	200	0	0	29 décembre do ..	3451
Phillips, Matthew C.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Norfolk.....	George K. Phillips..... Henry Groff.....	100	0	0	do ..	3476
Parsons, William Fletcher	Huissier, 4e cour de division, comté de Wentworth	Hugh Vanevery..... William Dickson.....	150	0	0	16 janvier 1868..	3479
Reynolds, Nelson G.....	(Convention) Sheriff, comté d'Ontario.....	Samuel Stevens..... John Reynolds.....	100	0	0	25 septembre 1867..	2642
Rodgers, Robert.....	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté	Fisher Ames..... Archibald B. Ogilvie	500	0	0	do ..	2671
Rubidge, Charles.....	Reconnaissance, enregistrement d'actes, mémoires d'actes, transports, testaments, etc., dans les comtés unis de Peterborough et Victoria.....	John Langton.....	250	0	0	4 mai 1867..	2673
Renwick, Walter.....	Huissier, 3e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	Alexander Campbell..... Thomas Dougall.....	1000	0	0	21 janvier 1853..	2681
Rodgers, Joseph.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Simcoe	George Lount..... Aaron Burrett.....	50	0	0	do ..	2688
Rowland, John.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Simcoe.....	William B. Hamilton..... Andrew Melville.....	100	0	0	28 avril 1857..	2699
Reed, Henry.....	Huissier, 1re cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	Isaac Rattenburgh..... Thomas Smith.....	100	0	0	do ..	2718
Reed, George.....	Greffier, 3e cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	Amos McCrea..... William Calder.....	500	0	0	5 décembre 1856..	2724
Ritchie, David H.....	Greffier, 7e cour de division, comté d'Huron.....	Malcolm McNaughton... John McNaughton.....	250	0	0	do ..	2744
			100	0	0	14 février 1857..	
			500	0	0	do ..	
			500	0	0	do ..	

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Rance, Samuel.....	Greffier, 10e cour de division, comté d'Huron.....	William Rattenbury..... Thomas Dark.....	1000 500 500 150 75	0 0 0 0 0	26 janvier 1857..	2745
Rorke, Thomas J.....	Greffier, 4e cour de division, comté de Grey.....	Richard Rorke..... George Rorke.....	75 75	0 0	do ..	2758
Rykert, George Z.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	George Rykert..... Rolland Macdonald.....	250	0	15 avril 1852..	2782
Robertson, John.....	do ..	William Gillespie..... Alexander Moffatt.....	500	0	26 août 1836..	2798
Ritchie, Josias.....	do ..	George Ferguson..... David Jones.....	500	0	20 novembre 1819..	2800
Reid, John.....	do ..	Thomas A. Stewart..... Richard Thornhill.....	500	0	28 février 1837..	2801
Rees, Richard.....	do ..	Samuel Smith..... Matthew Crooks.....	500	0	12 mai 1835..	2802
Ryle, Matthew.....	do ..	William Minihhead..... William Walker.....	500	0	5 do 1841..	2809
Ross, Robert.....	do ..	Daniel Gilbert..... Robert Johnson.....	500	0	3 septembre 1833..	2810
Rankin, Charles.....	do ..	Charles Stuart..... James Woods.....	500	0	20 octobre 1820..	2811

Rykert, George.....	do ..	Peter McDougall..... David Stegman.....	500	0	14 décembre do ..	2812
Rankin, Arthur.....	do ..	H. C. Young..... Charles Rankin.....	500	0	23 avril 1836..	2816
Roche, John K.....	do ..	James C. Godwin..... John Roche.....	500	0	13 novembre 1841..	2817
Rubidge, Frederick P.....	do ..	Charles Rubidge..... Edward S. Hickson.....	500	0	31 janvier 1831..	2818
Richey, James.....	do ..	Archibald McNab..... Josiah Richey.....	500	0	11 mars 1843..	2819
Ryan, John.....	do ..	Thomas McGrath..... John Kelly.....	500	0	25 septembre 1848..	2823
Roney, John J.....	do ..	Owen Quinn..... Allan Cameron.....	500	0	6 novembre 1844..	2824
Robinson, William.....	do ..	William Benjamin Robinson..... William H. Boulton.....	500	0	9 mai 1846..	2825
Rath, William.....	do ..	Luther Holton..... Robert Bell.....	500	0	12 septembre 1848..	2828
Rubidge, Thomas S.....	do ..	Frederick P. Rubidge..... John Pliny Cryster.....	500	0	8 février 1849..	2829
Rogers, Jonathan.....	do ..	John Campbell..... Luke Smades.....	500	0	6 janvier 1808..	2830
Rombough, William R.....	do ..	Joseph Lucas..... Henry Keech.....	500	0	8 novembre 1848..	2831
Robinson, Charles.....	Greffier, 6e cour de division, comté d'Ontario.....	Alexander Calder..... Thomas Gray.....	400 200 200	0 0 0	6 mai 1857..	2834

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Russell, Andrew.....	Assistant commissaire des terres de la couronne.....	David Ruchan..... Alexander Vidal.....	1000 500 500	0 0 0	12 août 1857...	2024
Rapelje, Abraham B.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Norfolk.....	Duncan McGregor..... James G. Wilson.....	200 100 100	0 0 0	27 juillet do..	2969
Richardson, Robert.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Wellington.....	Thomas Keating..... Samuel Richards.....	300 150 150	0 0 0	25 avril do..	3100
Rogers, Joseph.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Simcoe.....	George Lount..... George Whitebread.....	300 150 150	0 0 0	1 octobre do..	3118
Ross, John S.....	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	William Elliott..... Robert Lowery.....	150 75 75	0 0 0	3 do do..	3135
Ridley, William John.....	Greffier, 7e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	John Richardson..... James Richardson.....	150 75 75	0 0 0	2 do do..	3138
Rapelje, Abraham B.....	Greffier, 1re cour de division, comté de Norfolk.....	James G. Wilson..... George L. Darling.....	500 250 250	0 0 0	29 septembre do..	3152
Robertson, Thomas.....	Greffier, 10e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	John Millar..... James Fairbairn.....	240 120 120	0 0 0	10 novembre do..	3166
Richardson, Robert M.....	Huissier, 1re cour de division, comté de Wellington.....	Thomas Keating..... Samuel Richardson.....	600 300 300	0 0 0	2 do do..	3212

Russell, L. Johnson.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Norfolk.....	Nathan S. Cobo..... Thadéus Gilbert.....	300 150 150	0 0 0	3 octobre do..	3222
Randall, William.....	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.....	Robert Bulls..... Weir McCrea.....	500 250 250	0 0 0	14 do do..	3246
Ritchie, David H.....	Greffier, 7e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce.....	Malcolm McNaughton..... John McNaughton.....	1000 500 500	0 0 0	15 do do..	3282
Racey, Henry.....	Greffier, 1re cour de division, comté de Brant.....	Thomas Racey..... Samuel Buchanan.....	600 300 300	0 0 0	2 novembre do..	3283
Robertson, William.....	Greffier, 2e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew.....	James Robson..... Edward Robson.....	300 150 150	0 0 0	8 décembre do..	3317
Robinson, John.....	Huissier, 5e cour de division, comté d'Essex.....	Thomas Bourke..... George McDonald.....	75 75	0 0	28 septembre do..	3322
Ritchie, John.....	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew.....	John Mather..... James Muir.....	260 130 130	0 0 0	16 novembre do..	3335
Rankin, James.....	Huissier, 2e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew.....	John Mather..... James Muir.....	200 100 100	0 0 0	6 octobre do..	3336
Reid, William.....	Huissier, 4e cour de division, comtés unis d'York et Peel.....	John Evans..... Nathaniel Vernon.....	200 100 100	0 0 0	28 do do..	3370
Ross, George.....	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew.....	James Morris..... Sampson Coumb.....	300 150 150	0 0 0	2 do do..	3378
Reynolds, Nelson G.....	(Convention) Shérif, comté d'Ontario.....	James R. Armstrong..... James Hodgson.....	1000 500 500	0 0 0	15 mai do..	3380

ETAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Stewart, William.....	Huissier, 3e cour de division, comté de Lambton.....	Solomon P. Hicks..... William E. Colby.....	200 100	0 0	11 février 1857..	2596
Smith, Charles.....	Inspecteur du revenu, comté de Prince Edouard.....	Alexander Patterson..... John B. Owens.....	500 250	0 0	17 mars do ..	2605
Solmes, Samuel.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Prince Edouard ..	Israel Hamilton..... Daniel Lambert.....	100 50	0 0	10 janvier 1854..	2625
Spafford, Harvey.....	Greffier, 6e cour de division, comté de Prince Edouard..	Richard Slaggett..... William W. Spafford.....	100 50	0 0	4 février do ..	2628
Simonds, Henry.....	Huissier, 4e cour de division, comté de Prince Edouard ..	Owen Roblin..... Richard C. Hufman.....	100 50	0 0	13 janvier do ..	2633
Stevens, James B.....	Greffier, 8e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	David B Stevens..... William R. Taylor.....	350 180	0 0	4 mars 1857..	2640
Sanders, William.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Edward M. Morphy..... Hugh Ross.....	250	0 0	11 avril do ..	2656
Spearman, Daniel.....	Huissier, 2e cour de division, comté de Carleton.....	John Moore..... John Hinton.....	100 50	0 0	4 do 1854..	2660
Scully, Jeremiah.....	Prép. au débarquem. et visiteur dans les douanes de S. M.	Francis W. Mandeville..... Willett C. Dorland.....	200 100	0 0	12 mai 1857..	2672
Stewart, Alexander.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Sandford Fleming..... George B. Holland.....	250	0 0	8 juillet 1852..	2677

Stapleton, Charles.....	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Peterborough et Victoria.....	Wilson S. Conger..... John Glen.....	500 250	0 0	18 février 1857..	2678
Shane, William.....	Huissier, 10e cour de division, comté unis d'Huron et Bréece.....	William Rattenbury..... Thomas F. Rance.....	250 1000	0 0	31 janvier do ..	2708
Simpson, John.....	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté.....	Andrew Heron..... Alexander R. Christie.....	500 500	0 0	21 mai do ..	2712
Stratton, James.....	Huissier, 11e cour de division, comté d'Huron.....	Angus McKenzie..... William Grant.....	250 250	0 0	17 mars do ..	2706
Smith, William.....	Greffier, 1re cour de division, comté de Grey.....	John Chisholm..... John McDermid.....	500 250	0 0	25 avril do ..	2726
Smith, Samuel.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Mahlon Burwell..... George Hamilton.....	500	0 0	23 février 1820..	2832
Shaw, Claudius.....	do do.....	Charles Fothergill..... James Fitzgibbon.....	500	0 0	10 octobre 1831..	2833
Springer, Benjamin.....	do do.....	Roswell Monnt..... William McCormick.....	500	0 0	25 février 1830..	2835
Strange, Henry.....	do do.....	William Notman..... George S. Tiffany.....	500	0 0	10 octobre 1838..	2837
Shurtliff, Lemuel.....	do do.....	Papilius V. Elmore..... James Dougal.....	500	0 0	7 juin 1833..	2838
Smiley, William.....	do do.....	Peter Carroll..... Henry Carroll.....	500	0 0	do avril 1856..	2839
Shier, John.....	do do.....	Jonathan Foot..... Edward Skae.....	500	0 0	24 do 1844..	2840
Schofield, M. C.....	do do.....	Peter Schofield..... Walter Henderson.....	500	0 0	19 septembre 1843..	2841

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Swalwell, Anthony.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Duncan McDonell..... Olmsted Gates.....	500	0 0	11 juin 1823..	2886
Snow, John A.....	do	John J. Roney..... Peter H. Church.....	500	0 0	2 septembre 1847..	2888
Slater, James D.....	do	George Hall..... Andrew Cowan.....	500	0 0	18 novembre 1848..	2890
Smith, William.....	do	John Meik..... David Smith.....	500	0 0	27 juin do ..	2894
Sinclair, Duncan.....	do	William Teasdale..... John Duffy.....	500	0 0	19 do 1845..	2895
Savigny, Hugh P.....	do	Charles Rankin..... John Telfer.....	500	0 0	6 juin 1848	2904
Salter, Albert P.....	do	Alexander Wilkinson..... Alfred P. Toulman.....	500	0 0	16 août 1844..	2905
Sewell, Alexander.....	do	Révérend E. W. Sewell..... Leveson Sewell.....	250	0 0	9 juillet 1857..	2913
Small, Charles C.....	Greffier de la couronne et des plaids, Haut-Canada.....	James Boulton..... Andrew Mercer.....	2000 1000	0 0 0 0	21 do do ..	2972
Secord, Elijah W.....	Greffier, cour de division No. 5, comté d'Halton.....	Walter O'Reilly..... Robert Douglass.....	500 250	0 0 0 0	25 décembre 1856..	2983

Sinclair, Donald.....	Arpenteur, Bas-Canada.....	Duncan Sinclair..... Archibald McCallum.....	250	0 0	9 juillet 1850..	3059
Sheppard, Charles C.....	do	Archibald Campbell..... Archibald Campbell, junior.....	250	0 0	7 avril 1852..	3071
Sproat, Alexander.....	do	Adam Sproat..... George Brown.....	250	0 0	12 octobre 1857..	3079
Symmes, Charles.....	Inspecteur du revenu, district d'Ottawa.....	P. H. Church..... Robert Conroy.....	500 250	0 0 0 0	2 do do ..	3103
Sache, Charles Henry.....	Député greffier de la couronne, comtés unis de Lanark et Renfrew.....	Andrew W. Playfair..... Alexander Fraser.....	200 100	0 0 0 0	7 do do ..	3110
Stuart, Peter.....	Greffier, 9e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.....	Ronald S. Macdonald..... Donald Ross.....	150 75	0 0 0 0	14 do do ..	3142
Stephens, F. Smith.....	Greffier, 3e cour de division, comté de Simcoe.....	Perry McCarty..... William Hammill.....	250 125	0 0 0 0	6 do do ..	3158
Stitt, William.....	Huissier, 11e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Andrew Snyder..... Thomas Fairbairn.....	240 120	0 0 0 0	10 novembre do ..	3184
Stitt, James.....	Huissier, 2e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Allan Hunter..... Erastus Fell.....	360 180	0 0 0 0	5 octobre do ..	3188
Soper, Henry W.....	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Walter H. Denant..... Henry Mott.....	340 170	0 0 0 0	2 novembre do ..	3195
Stone, Uriah.....	Huissier, 7e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Samuel W. Kilborne..... James Rudd.....	210 105	0 0 0 0	6 do do ..	3196

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Sterns, Amos S.	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	James Kincaid Ephraim Dunham	620 310 310	0 0 0	10 octobre 1857	3198
Stata, Simon S.	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Henry G. Merkle Philip Stata	100 50 50	0 0 0	30 septembre do	3206
Smith, John S.	Huissier, 6e cour de division, comté de Norfolk	John B. Hutchinson Moses Newkirk	300 150 150	0 0 0	do do	3228
Simkins, Bailey	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	James Wood John Day	600 300 300	0 0 0	27 octobre do	3254
Spencer, Homer	Huissier, 5e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	Henry Neily Artemus Granger	600 300 300	0 0 0	6 do do	3259
Stanton, Samuel	Greffier, 3e cour de division, comté de Brant	Edwin Manvering Benjamin Bell	100 50 50	0 0 0	7 do do	2281
Serpall, W. Henry	Huissier, 4e cour de division, comté de Brant	Thomas Perrin, junior William Miles	200 100 100	0 0 0	6 novembre do	3321
Spearman, Daniel	Huissier, 2e cour de division, comté de Carleton	Joseph Hinton John Sumner	200 100 100	0 0 0	30 septembre do	3326
Smith, John	Huissier, 6e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew	John Smith John Rankin	150 75 75	0 0 0	7 décembre do	3333

Sache, Charles G.	Huissier, 1re cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew	Arthur Meighen Francis G. Hall	400 200 200	0 0 0	26 septembre do	3337
Stansfeld, Samuel	Huissier, 1re cour de division, comté de Middlesex	John J. Redmond James L. Williams	100 100 200	0 0 0	28 novembre do	3360
Smith, Thomas	Huissier, 2e cour de division, comté de Middlesex	Alexander Smith James S. Smith	100 100	0 0	4 do do	3362
Sache, Charles Henry	Greffier, 1re cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew	Andrew W. Playfair Alexander Fraser	400 200 200	0 0 0	7 do do	3376
Striker, Anson, N.	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté	John Sutherland John T. Allen	500 250 250	0 0 0	28 do do	3384
Selden, Franklin	Greffier, 8e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	Charles Thompson Virgilus Selden	600 300 300	0 0 0	9 octobre do	3397
Secord, George	Greffier, 7e cour de division, comté de Lincoln	Edward Gardner George Snyder	100 50 50	0 0 0	2 novembre do	3400
Stewart, Samuel	Greffier, 10e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	Alexander Smith James Smith	500 250 250	0 0 0	3 octobre do	3402
Simpson, Adam	Greffier, 9e cour de division, comtés unis d'York et Peel	James Patterson Bennett Franklin	200 100 100	0 0 0	26 do do	3407
Springstead, Peter	Huissier de diverses cours de division, comté d'Elgin	James Brown Henry Martin	2000 1000 1000	0 0 0	31 décembre do	3439
Searls, W. B.	Huissier, 4e cour de division, comté d'Oxford	Hugh Webster Robert Brown	500 250 250	0 0 0	28 octobre do	3444
Smith, William A.	Huissier, 1re cour de division, comté de Wentworth	Henry G. Cooper Joseph H. Unzicker	500 250 250	0 0 0	21 do do	3466

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Servos, William.....	Greffier, 8e cour de division, comté de Wentworth.....	Stephen Sweazey..... Stephen Barlow.....	100 50	0 0	13 octobre 1857.	3473
Staptes, John.....	Huissier, 8e cour de division, comté de Wentworth.....	John A. Stewart..... William McBride.....	100 50	0 0	do do	3477
Twigg, John.....	Greffier, cour de comté, comté de Prince Edouard.....	Robert Ramsay..... Philip Low.....	200 100	0 0	4 avril do	2622
Thompson, Robert.....	Huissier, 3e cour de division, comté de Lincoln.....	John Wesley Lewis..... Joseph Durker.....	400 200	0 0	9 mars do	2613
Thomson, William.....	Huissier, 1re cour de division, comté d'Haldimand.....	William McPherson..... John Scott.....	400 300	0 0	11 mai do	2768
Tidey, John A.....	Arpenteur, Haut-Canada.....	Matthias Miscner, senior. David Thompson.....	500	0 0	16 décembre 1831.	2887
Tracy, William.....	do do.....	William Bergin..... Alexander Chisholm.....	500	0 0	1 novembre 1836.	2906
Tully, John.....	do do.....	Alphonso Wells..... Andrew Hayes.....	500	0 0	28 do 1845.	2908
Tiffany, George S.....	do do.....	Oliver Tiffany..... Thomas Hammill.....	500	0 0	4 octobre 1824.	2909
Twigg, John.....	Député greffier de la couronne et des plaids, comté de Prince Edouard.....	William Thomas Yarwood..... Elisha Sillis.....	200 100 100	0 0 0 0 0 0	17 juillet 1857.	2920

Thompson, Robert.....	Douanier.....	James Durkee..... William Wardell.....	100 50 50	0 0 0 0 0 0	25 septembre 1857.	2946
Tyler, William.....	Greffier de la 5e cour de division, comté de Wellington.....	Charles McMillan..... Charles Boylan.....	300 150	0 0 0 0	do do	2952
Thaker, Robert.....	Huissier, 6e cour de division, comté d'Oxford.....	William B. Searls..... Richard Talbot.....	500 250	0 0 0 0	24 juillet do	3099
Taylor, Washington G.....	Huissier, 2e cour de division, comté de Simcoe.....	Robert Cooke..... William Nesbitt.....	80 40	0 0 0 0	— avril do	3101
Taylor, Thomas D.....	Huissier, 2e cour de comté, comté de Simcoe.....	Thomas Drifill..... William Wallace.....	300 150	0 0 0 0	1er octobre do	3119
Tate, Thomas.....	Huissier, 3e cour de division, comté de Norfolk.....	Daniel Mathew..... John Robins.....	300 150	0 0 0 0	10 do do	3123
Tyler, William.....	Greffier, 5e cour de division, comté de Wellington.....	Charles McMillan..... William Clarke.....	500 250	0 0 0 0	2 do do	3134
Thrall, Theron.....	Huissier, 12e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.....	Edward S. Thomas..... Jeremiah Guilds.....	240 120 120	0 0 0 0 0 0	do do	3187
Thompson, John.....	Huissier, 8e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glergarry.....	Nelson Gray..... William Johnston.....	100 50	0 0 0 0	29 septembre do	3204
Tisdale, Ephraim.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Norfolk.....	James M. Tisdale..... John Boyd.....	300 150	0 0 0 0	1 octobre do	3226
Taylor, George W.....	Huissier, 2e cour de division, comté de Simcoe.....	Robert Cooke..... Angus Gunn.....	100 50	0 0 0 0	do do	3233
Thompson, Robert.....	Huissier, 5e cour de division, comté de Lincoln.....	John B. Cutler..... Conrad Tector.....	150 75	0 0 0 0	2 novembre do	3257

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du Principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Taylor, William	Greffier, 5e cour de division, comtés unis de Lanark et Renfrew	Samuel Dunnet Daniel Hilliard	200 100	0 0	30 septembre 1857..	3377
Thacker, Robert	Huissier, 6e cour de division, comté d'Oxford	Orin Avery	500	0 0	19 décembre do ..	3447
Tripp, Moses	Huissier, 5e cour de division, comté d'Oxford	Charles Hawkins	250	0 0	do novembre do ..	3448
Tennant, William	Huissier, 9e cour de division, comté de Middlesex	Thomas Brown	500	0 0	7 janvier 1858..	3452
Trivitt, Thomas	Greffier, 5e cour de division, comtés unis d'Huron et Bruce	John Galliford	250	0 0	2 décembre 1857..	3457
Unwin, Charles	Arpenteur, Haut-Canada	William N. Haskett	200	0 0	12 avril 1852..	2783
Upham, Edward	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	John O'Neil	100	0 0	6 octobre 1857..	3394
Vidal, Alexander	Arpenteur, Haut-Canada	Isaac Carling	500	0 0	7 juin 1842 ..	2907
Varin, Jean Baptiste	Agent pour le règlement et la perception des rentes, etc., des biens du ci-devant ordre des Jésuites en cette province	James Pickard	300	0 0	4 septembre 1857..	2932
		S. Bealy Harrison	500	0 0		
		Charles Unwin	600	0 0		
		James Spike	300	0 0		
		Henry Dear	300	0 0		
		Bernard Turquand	500	0 0		
		Richard E. Vidal	1500	0 0		
		Jean Baptiste Eric Dupré	1500	0 0		
		Leon Brousseau	1500	0 0		

Verner, John W	Commis des douanes de Sa Majesté	H. L. Routh	500	0 0	10 novembre do ..	3108
Vansteinburgh, P	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	John Gordon	250	0 0	28 septembre do ..	3373
Warren, William	Percepteur dans les douanes de Sa Majesté	William H. Baker	100	0 0	6 mars do ..	2597
Warren, John	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de Leeds et Greenville	Simon Baker	50	0 0		
Winterbottom, W. B.	Greffier, 1re cour de division, comté de Lincoln	John Borlase Warren	1000	0 0		
Webster, James	Huissier, 2e cour de division, comté de Lincoln	Carleton Lynde	500	0 0		
Wright, Edward W	Greffier, 8e cour de division, comté de Prince Edouard	William Robertson	340	0 0	9 janvier 1854..	2606
Wycott, Thomas	Huissier, 1re cour de division, comté de Prince Edouard	Walter H. Denant	170	0 0	31 do 1857..	2608
Wycott, W. Henry	Huissier, 1re cour de division, comté de Prince Edouard	L. W. Mercer	200	0 0	14 do do ..	2612
Wilson, Joseph	Greffier, 2e cour de division, comté d'Ontario	George Augustus Clement	100	0 0		
Wilson, John	Huissier, 2e cour de division, comté d'Ontario	James Taylor	400	0 0		
Wagner, W	Arpenteur, Bas-Canada	Richard Miller	200	0 0		
		David B. Stevenson	100	0 0	7 do 1854..	2630
		John Bougard	50	0 0	15 mars do ..	2634
		James Wycott	100	0 0	13 janvier 1857..	2638
		Andrew Wycott	50	0 0	11 avril do ..	2649
		Thomas Wycott	50	0 0	6 décembre 1854..	2643
		James Taylor	500	0 0		
		Peter Taylor	250	0 0		
		William Linton	250	0 0		
		Joseph Wilson	200	0 0		
		John A. Haigh	200	0 0		
		Jacques Fuchs	250	0 0		
		W. Sinn	250	0 0	8 avril 1857..	2652

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	d.		
Watson, Peter	Huissier, 3e cour de division, comté de Grey	Peter Paterson	100	0	23 avril 1857..	2692
Wilcox, Abel	Huissier, 2e cour de division, comté de Middlesex	George Matthews	50	0	do ..	2705
Warren, John	Greffier, 6e cour de division, comté unis de Leeds et Grenville	Hiram Dell	50	0	do ..	2730
Williams, John	Greffier, 3e cour de division, comté de Grey	Francis Frank	50	0	do ..	2773
Winter, Henry	Arpenteur, Haut-Canada	Rix Bumstead	50	0	28 février ..	2785
Walsh, Robert	do ..	John Lusk	250	0	11 juillet 1853..	2786
Wells, Alphonso	do ..	Solomon Winter	500	0	do ..	2787
White, Henry	do ..	Connell James Baldwin ..	500	0	2 juin 1841..	2788
Wilmot, Samuel, senior ..	do ..	Ross Nixon	500	0	16 avril 1842..	2786
Wilkinson, J. Alexander ..	do ..	G. W. Wicksteed	500	0	do ..	2787
		Douglas Prentis	500	0	8 octobre ..	2788
		Donald Cameron	500	0	6 novembre 1804..	2788
		Joseph Whelpley	500	0	18 avril 1835..	2788
		Richard Ferguson	500	0		
		Thomas M. Metcalfe	500	0		
		James Charles	1000	0		
		William McCrae				

Wright, Richard	do ..	Henry Ruffan	500	0	14 novembre 1833..	2789
Wonham, William George ..	do ..	John Husta	500	0	18 septembre 1847..	2790
West, James	do ..	Sir A. N. McNabb	500	0	do 1835..	2791
White, Edward	do ..	Thomas Allen Blyth	500	0	6 décembre 1819..	2792
White, John Edward	Bon pour arpenter un certain township au nord du township de Brock, et à l'est du lac Simcoe dans le Haut-Canada	William P. Patrick	1000	0	3 janvier 1820..	2793
Wilkinson, Alexander	Arpenteur, Haut-Canada	Thomas Stoyell	500	0	20 octobre 1843..	2803
Walsh, Thomas William ..	do ..	James Fitzgibbon	500	0	16 avril 1842..	2899
Willings, Nathaniel	Huissier, 4e cour de division, comté de Simcoe	George Magill	500	0	do ..	3094
Willings, Nathaniel	Huissier, 4e cour de division, comté de Simcoe	John A. Wilkinson	200	0	14 mai 1857..	3120
Whaley, Samuel	Greffier, 5e cour de division, comté de Perth	Fabien Parent	100	0	do ..	3150
Williams, Raby	Greffier, 5e cour de division, comté de Perth	Francis L. Walsh	250	0	do ..	3154
Warren, John	Greffier, 6e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	Simpson McCall	300	0	do ..	3172
Walker, William	Huissier, 11e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville	Francis Kerr	240	0	do ..	3190
		John McKay	120	0		
		James Whaley	125	0		
		William Moss	125	0		
		Peter Woods	150	0		
		James Woods	150	0		
		Henry Mott	340	0		
		William Bell	170	0		
		William Humphries	170	0		
		John Warren	240	0		
			120	0		
			120	0		

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, ETC.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.		Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s. d.		
Willoughby, Nicholas	Huissier, 3e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.	John McDonald Thomas Richmond	100 100	0 0	18 novembre 1857	3192
Wiltse, Martin	Huissier, 9e cour de division, comtés unis de Leeds et Grenville.	William Wallace King Henry Green	150 100 100	0 0 0	3 octobre do	3199
Wiseman, William	Huissier, 8e cour de division, comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.	Peter Cockburn John McMillan	100 50	0 0	29 septembre do	3205
Wood, Rowley	Huissier, 6e cour de division, comté de Wellington.	John Finlayson William Reynolds	400 200	0 0	17 octobre do	3211
Washburn, Stephen H.	Huissier, 3e cour de division, comté de Simcoe.	Perry McCarthy Henry Wright	200 100	0 0	5 do do	3234
Whitcomb, M. C.	Huissier, 4e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington.	John Gibbard John Herring	500 250	0 0	6 do do	3255
Winters, Ambrose	Huissier, 2e cour de division, comté de Waterloo.	Sylvanus Cornell Charles A. Doerner	800 500	0 0	26 septembre do	2270
Wade, Robert	Greffier, 6e cour de division, comté de Brant.	Alexander Buchanan Robert Mellisk	100 50	0 0	16 octobre do	3276
Wigfield, Jonathan	Greffier, 5e cour de division, comté d'Essex.	Martin Truax Eli R. Deming	200 100	0 0	26 septembre do	3279

Waters, Charles	Greffier, 2e cour de division, comtés unis de Prescott et Russell	Hiram Johnson Joseph Aumond	200 100	0 0	13 octobre do	3300
Whitley, William J.	Greffier, 5e cour de division comté d'Halton.	John McCarty George McCarty	250 125	0 0	18 août do	3318
Webster, James	Huissier, 2e cour de division, comté de Lincoln.	Richard Miller Joseph P. Boomer	200 100	0 0	2 novembre do	3228
Wilson, Francis	Huissier, 6e cour de division, comté de Middlesex	Patrick McPhail James Blair	200 100	0 0	15 décembre do	3361
Wilcox, Avel	Huissier, 6e cour de division, comté de Middlesex.	Hiram Dell Adam R. Van Valkenburgh	200 100	0 0	13 do do	3363
Wheelan, William	Greffier, 5e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	Hugh Evans Patrick Murphy	750 375	0 0	6 octobre do	3993
Wright, Edward	Greffier, 2e cour de division, comtés unis de Frontenac, Lennox et Addington	John Lasher Edward A. Burrows	700 350	0 0	do do do	3395
Winterbottom, W. B.	Greffier, 1re cour de division, comté de Lincoln	Lawrence W. Mercer George Augustus Clement	360 100	0 0	2 novembre do	3421
Wilson, Joseph	Greffier, 2e cour de division, comté d'Ontario	Hector Beaton Robert Wise	50 200	0 0	17 octobre do	3461
Walker, Andrew	Huissier, 5e cour de division, comté unis d'Huron et Bruce	Hugh McPhee Stephen Walsh	500 250	0 0	29 décembre do	3463
Wright, George W.	Huissier, 2e cour de division, comté de Wentworth	Thomas H. McKenzie Samuel Overfield	200 100	0 0	12 novembre do	3467
Widdifield, John C.	Huissier, 4e cour de division, comté d'Ontario	James Hilborne David Walks	500 250	0 0	9 do do	3468

ÉTAT DÉTAILLÉ des OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS, Etc.—(Suite.)

Nom du principal.	Charge ou nomination.	Noms des cautions.	Pénalité.			Date de l'obligation.	No. de l'obligation.
			£	s.	d.		
Wilson, Andrew	Greffier, 6e cour de division, comté de Lincoln	John Shepherd	100	0	0	2 novembre 1857...	3474
Young, George	Greffier, 4e cour de division, comté de Kent	James Jackson	50	0	0		
Young, William	Greffier, 5e cour de division, comté de Prince Edward	Alexander Charteris	100	0	0	5 février	2601
Young, Robert	Greffier, 3e cour de division, comté d'Halton	James Baxter	100	0	0	6 mars 1854...	2637
Young, Robert	Greffier, 3e cour de division, comté d'Halton	David Y. Leslie	50	0	0		
Young, Robert	Greffier, 3e cour de division, comté d'Halton	Abraham Hubbs	50	0	0	15 mai 1855...	2988
Young, William	Huissier, 1re cour de division, comté de Brant	David Cross	250	0	0		
		Henry P. Thompson	125	0	0		
		David Cross	500	0	0	26 novembre 1857...	3291
		Henry P. Thompson	250	0	0		
		Amos G. Batson	300	0	0		
		John Smith	150	0	0	17 do	3345
			150	0	0	do	

Certifié,

THOS. AMIOT,
Député Régistrateur.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Toronto, 27 février 1858.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative en date du 19 avril 1858,—demandant un état des dépenses faites dans les Municipalités Locales du Bas-Canada.

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, 31 mai 1858.

Et aussi, des états des Municipalités du Haut et du Bas-Canada, conformément aux dispositions de l'Acte 16 Vic. chap. 168, sec. 2.

NOTE.—Conformément à la recommandation du comité des impressions, la chambre dispense de l'impression des documents qui précèdent.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, datée le 2 du mois dernier, priant Son Excellence de faire mettre devant la chambre, "copie de toutes les instructions données aux personnes auxquelles est confié l'étude du Canal d'Ottawa, avec tous les rapports, documents et autres renseignements par elles donnés au gouvernement, et l'état détaillé des dépenses encourues à ce sujet."

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, 6 juillet 1858.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative, du 16 mars 1858, "pour un état relatif au bois de construction et aux glissoires dans le territoire de l'Ottawa."

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, 7 juillet 1858.

NOTE.—*Conformément à la recommandation du comité des impressions, la chambre dispense de l'impression des documents qui précèdent.*

RAPPORT

DE

WALTER SHANLY, ECUIER,

SUR LE

RELÈVEMENT HYDROGRAPHIQUE

DE L'OTTAWA.

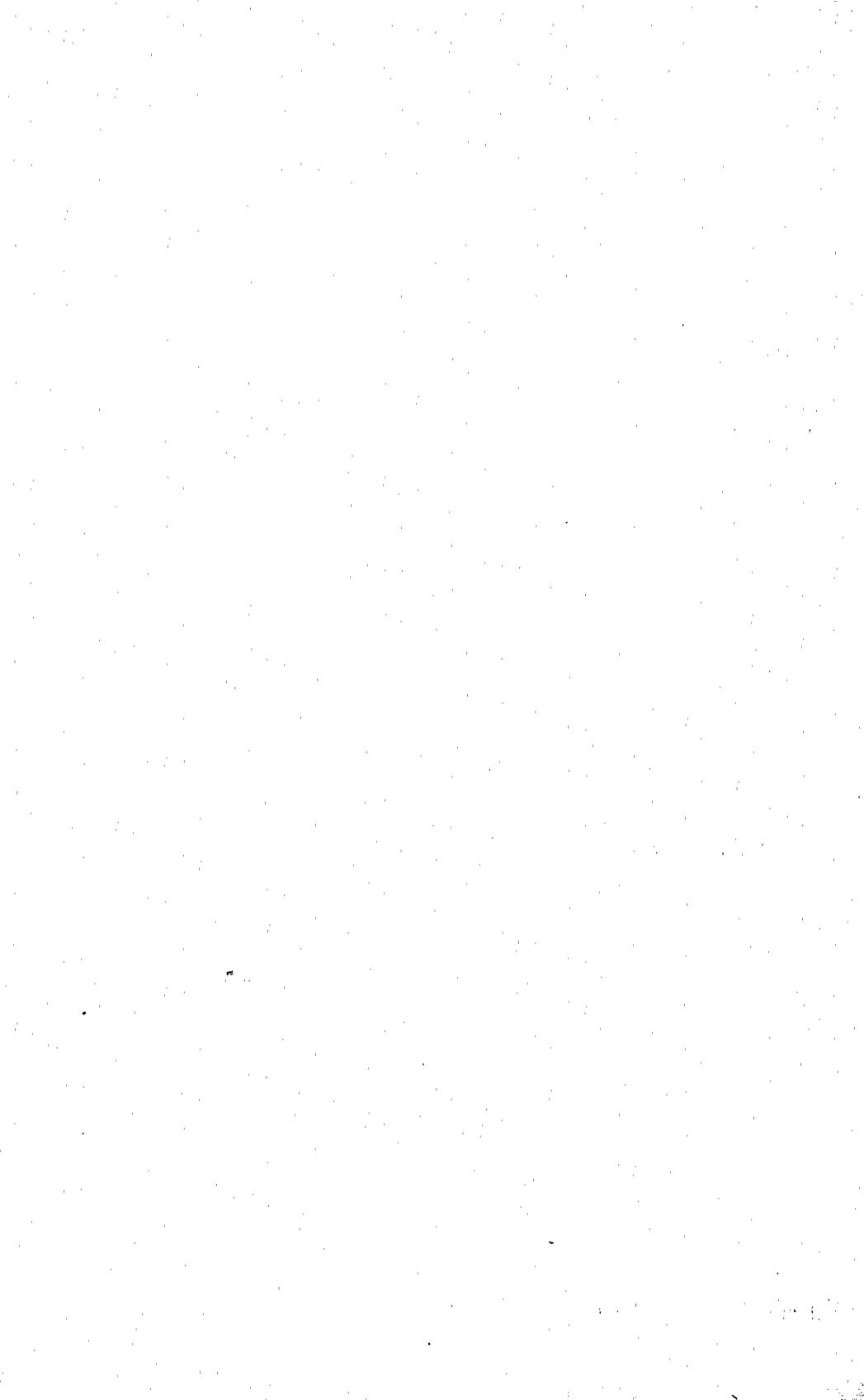
SOU MIS A L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE POUR LEUR
INFORMATION.

Imprime par ordre de l'Assemblée Législative.



TORONTO:

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, COIN DES RUES YONGE ET MELINDA.
1858.



RAPPORT

De WALTER SHANLY, Ecr., sur le relèvement hydrographique de l'Ottawa, soumis à l'Assemblée Législative pour son information.

T. J. J. LORANGER,
Secrétaire.

Secrétariat Provincial,
Toronto, 30 juillet 1858.

TORONTO, 22 mars 1858.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur la ligne de navigation projetée entre Montréal et le lac Huron, par l'Ottawa et la Rivière des Français, dont l'étude et le relèvement m'ont été confiés par les commissaires des travaux publics, en juillet 1856.

Comme index du travail qu'embrassaient l'exploration et le relèvement d'une chaîne de rivières aussi longue et aussi variée que celle que forme la route en question, je la diviserai en sections, comme suit :

1. De Montréal à Ottawa	110 milles.
2. D'Ottawa au Portage du Fort	55 "
3. Du Portage du Fort au Fort William.....	60 "
4. Du Fort William à l'embouchure de la Matawan	80 "
5. De la Matawan au lac Nipissing.....	45 "
6. Du lac Nipissing à la Rivière des Français.....	80 "

Distance totale de Montréal au lac Huron ... 430 milles.

Pour les détails des mesures prises pour remplir les instructions qui m'avaient été données, je prendrai la liberté de vous renvoyer à mes rapports *ad interim*—et surtout à ceux du 13 décembre 1856, et du 19 mars et du 25 août de l'année dernière. Je ne ferai ici que récapituler en termes généraux ce que j'ai donné en détail dans ces documents, savoir : que la somme votée d'abord pour faire face aux dépenses de l'exploration étant très limitée, j'ai cru devoir borner mes opérations instrumentales réelles, en premier lieu, à ces portions de la route qui offraient évidemment les plus grands obstacles à l'établissement d'une navigation continue. Les portions choisies pour ces raisons furent :—1. Celle comprise entre le Portage du Fort, à la tête du lac des Chats, et le pied de cette magnifique nappe d'eau navigable qui se trouve au-dessus du Fort William, connue sous le nom de "Rivière Creuse,"—No. 3 de l'index ci-dessus ;—2. De l'embouchure de la Matawan au lac Nipissing, No. 5 de l'index.

La première de ces divisions, qui forme environ 65 milles de la longueur qui devait être relevée, est de beaucoup la partie la plus obstruée de la grande rivière Ottawa, et par conséquent la plus difficile à relever, comme elle sera aussi la plus coûteuse à améliorer, le cas échéant, si on la compare à n'importe quelle autre partie égale de la route au-dessus de Bytown. J'ai cru indispensable de

faire le relèvement complet et correct de cette division, afin de donner une connaissance exacte de la capacité de l'Ottawa comme voie de navigation jusqu'à l'Ouest.

Tout ingénieur expérimenté qui s'est occupé de ce sujet a dû être frappé de la nécessité d'avoir une carte marine fidèle de la Matawan, et un plan topographique exact de la langue de terre qui la sépare du lac Nipissing, pour arriver à une solution satisfaisante du problème que j'avais à résoudre,—cette question embrassant un sujet d'une non moindre importance que la jonction, pour les fins du commerce, des eaux de la grande rivière Ottawa avec celles qui se dirigent vers l'Océan par la voie des grands lacs et des chutes de Niagara. Il a dû aussi être évident, même en l'absence de toute connaissance antérieure de son contour que c'était dans la région de la Matawan que devait être décidée la grande question de l'approvisionnement d'eau pour l'alimentation des écluses.

Du confluent de la Matawan avec la rivière Ottawa à l'embouchure de la petite rivière de Vase, sur le Nipissing, il y a 45 milles.

Le relèvement de ces deux divisions de la chaîne de navigation projetée a été commencé en août 1856 et poursuivi sans interruption durant tout le rude hiver qui suivit,—hiver d'autant plus rigoureux que cette latitude est plus septentrionale. Les travaux furent continués sur la Matawan jusqu'en mai suivant, et c'est alors que je reçus de vous l'ordre officiel de rappeler les deux partis d'ingénieurs qui y étaient engagés, et d'abandonner ou suspendre *sine die* cette partie du relèvement. Je me conformai immédiatement à cet ordre, quoique à contre cœur, car nos travaux étaient tellement avancés que trois mois de campagne de plus, même par un seul parti, auraient suffi pour fournir toutes les données nécessaires à la confection d'une carte parfaite de cette singulière et intéressante rivière, ainsi que de la côte adjacente du lac Nipissing.

Le relèvement de la partie inférieure des travaux, depuis la rivière Creuse jusqu'à la source du lac des Chats, a été continué jusqu'à la fin de janvier dernier. Vous m'aviez notifié peu de temps auparavant qu'il avait été décidé par les commissaires, agissant d'après un ordre de son excellence le gouverneur général en conseil, de discontinuer toute opération ultérieure pour le moment.

Il est très à regretter, qu'on me permette de le dire, que la nécessité de la suspension de ce relèvement soit survenue justement à cette époque de l'année, lorsque la glace offre de si grandes facilités pour faire les sondages avec exactitude et rapidité, et pour obtenir les autres données nécessaires à la préparation de cartes et de plans complets et étendus, et que l'on ne peut obtenir, à aucune autre époque de l'année, sur les rives escarpées des eaux profondes, avec autant d'économie et d'exactitude. Cet hiver, si les travaux n'eussent pas été arrêtés, nous aurions obtenu tous les matériaux nécessaires pour lever avec précision le plan de tous les aspects variés des rives, des îles et de la profondeur des différents cours d'eau formés par les îles des Allumettes et du Calumet, et par les nombreux petits îlots situés entre les chutes du Grand Calumet et le Portage du Fort, et qui divisent cette tortueuse partie de l'Ottawa.

Conformément aux dernières instructions mentionnées plus haut, le relèvement de l'Ottawa fut totalement suspendu le 31 janvier dernier. J'aurais dû dire qu'outré les deux divisions ci-dessus décrites comme embrassant mon premier plan d'opérations, j'ai aussi pu obtenir un relèvement excellent, bien qu'encore imparfait aussi, d'une troisième division—le lac des Chênes—qui forme partie de la section No. 2 de l'index, et qui s'étend du pied des Rapides des Chats, vis-à-vis Fitzroy Harbour, à la tête des Rapides de la Chaudière, à sept milles en amont de la cité d'Ottawa.

Dans le cours de mes explorations de l'Ottawa en novembre 1856, apprenant que les travaux du canal des Chats étaient à la veille d'être suspendus, je pensai que l'ingénieur résidant, M. Gallway, qui serait ainsi déchargé de sa besogne

ordinaire, pourrait peut-être m'aider dans le relèvement important que je venais alors de commencer. En en faisant la suggestion au département, les commissaires me répondirent immédiatement en mettant M. Gallway et son parti à ma disposition. En conséquence je le priaï de relier, par un relèvement régulier, le canal déjà commencé aux Chats à celui que l'on projetait à la Chaudière.

Ce travail, poursuivi durant l'hiver de 1856-7, quoique non terminé, a été poussé assez avant pour permettre de faire un plan exact du lac des Chênes, et pour ajouter 27 milles (longueur du lac) de sondages corrects à la somme de renseignements que nous possédions déjà sur la profondeur des eaux sous inspection.

Dès le moment où j'ai pris sur moi la responsabilité de constater la possibilité et de prononcer sur les mérites d'un projet aussi hardi que celui d'ouvrir une communication entièrement nouvelle, pour les navires ou les bateaux à vapeur, entre le bas du St. Laurent et les ports des lacs de l'ouest, je posai en principe que l'ouvrage devait être fait avec le plus grand soin et la plus grande exactitude possibles, désirant (comme je le disais dans un rapport antérieur) produire des cartes de notre grande rivière septentrionale aussi précises sous tous rapports que les admirables cartes qui associeront toujours le nom de Bayfield aux grands lacs et au St. Laurent.

J'adoptai donc le système de relèvement trigonométrique, et dans ce qui a été fait il n'a été épargné aucune peine pour arriver à la plus grande exactitude possible, tant pour déterminer l'étiage de l'eau et relever les côtes et les îles, que pour marquer les sondages.

Le sommaire suivant, en prenant les sections relevées dans l'ordre où elles se trouvent en remontant l'Ottawa, montrera d'un coup-d'œil quelle proportion de la route a été soumise à l'épreuve de l'examen par instruments,—la distance entière de Montréal à l'embouchure de la rivière des Français étant, comme je l'ai déjà dit, évaluée à 430 milles.

1. De la Chaudière aux Rapides des Chats, " Lac des Chênes"	27 milles.
2. Du Portage du Fort à la Rivière Creuse	65 "
3. De l'embouchure de la Matawan au lac Nipissing..	45 "

Total 137 milles.

La triangulation de toutes ces sections a presque été terminée, mais une grande partie des travaux de campagne, comme je l'ai déjà dit, reste à faire pour achever le plan des rives et la topographie des côtes des lacs et des rivières. Il a été fait des sondages partout, généralement à 200 pieds de distance les uns des autres, excepté dans les rapides mêmes et à quelques endroits isolés où la glace ne se formait pas. Les résultats de cette partie des travaux peuvent être résumés en peu de mots, comme suit :

1. *Le lac des Chênes.*—Sur environ trois-quarts de mille au-dessous du pied du canal des Chats, nous trouvons une chaîne d'écueils et de battures qui laissent à peine, aux eaux basses, une profondeur de $7\frac{1}{2}$ pieds d'eau pour la navigation. Il y a, cependant, sur cette distance, beaucoup d'eau profonde (plus de quinze pieds), et il est parfaitement possible de pratiquer un chenal d'une profondeur de douze pieds ou plus, bien qu'il faudrait pour cela faire de grandes dépenses. Le reste du lac des Chênes, 27 milles, a un chenal large et droit, avec une profondeur minimum de 12 pieds aux eaux basses; la moyenne des sondages donne plus de 20 pieds, et seulement un quarantième de la distance totale donne moins de 15 pieds.

2. La section du Portage du Fort à la rivière Creuse, 65 milles, a été sondée sur toute la longueur du chenal nord de la rivière, y compris le lac Coulonge, et présente généralement une profondeur de plus de 15 pieds, la très grande partie

de la distance fournissant des sondages de plus de 30 pieds. Dans le chenal du Calumet, depuis la tête de l'île de ce nom jusqu'aux chutes du grand Calumet, 17 milles, nous avons environ dix milles d'eau basse, de six à neuf pieds, sur des battures de sable ou de dépôts d'alluvion. L'on peut, au moyen d'une digue de construction facile aux chutes, tenir constamment l'eau de ce chenal à un niveau qui donnerait, sans faire aucun dommage aux terres maintenant propres à la culture, une profondeur minimum de 9 pieds d'eau sur toute sa longueur; et l'on peut aisément obtenir un chenal de douze ou même de quinze pieds sur les battures, en creusant de deux à six pieds les dépôts mous dont le fond est composé.

3. Les sondages de la Matawan sont très satisfaisants, s'étendant, excepté en quelques cas "d'eau ouverte" (presque tous les sondages ont été faits sur la glace), depuis son confluent avec l'Ottawa jusqu'à la tête de ses eaux, à l'extrémité supérieure du lac à la Truite, distance de 42 milles. Dans le chenal du milieu, les profondeurs sont en moyenne comme suit:—

15 pieds et plus	32 milles.
12 " et moins de 15	5 "
10 " et moins	5 "

Des parties profondes, c'est-à-dire de 15 pieds et plus, les trois-quarts, ou 24 milles, ont donné des sondages de plus de 30 pieds. Dans le lac Plein Chant,—une étendue d'eau calme de cinq milles de longueur, un peu en amont de l'embouchure de la rivière—la profondeur moyenne est de plus de 80 pieds, et en beaucoup d'endroits on n'atteint pas le fonds à moins de trois fois cette longueur.

Le lac Talon, qu'on atteint à 18 milles de l'embouchure, et qui nous donne 8 milles d'eau calme, est aussi très profond; il n'a jamais moins de 20 pieds dans le chenal du milieu, et très communément plus de 100 pieds. Nous arrivons ensuite aux lacs à la Tortue et à la Truite,—encore 12 milles d'eau calme. Dans le premier, le minimum des sondages est de quinze pieds, et de trente dans le dernier, tandis que l'on trouve fréquemment plus de 200 pieds.

A part les opérations régulières de relèvement, M. Stewart, mon principal assistant dans les travaux, a profité de la bonne glace durant l'hiver de 1856-7 pour constater la profondeur sur laquelle on peut compter dans le lac des Chats la partie supérieure de la section No. 2 de l'index), depuis le Portage du Fort jusqu'à environ trois milles de la tête du canal des Chats.

Des sondages consécutifs et rapprochés ont été faits sur toute cette longueur, environ 17 milles, excepté sur à peu près deux tiers de mille d'eau ouverte aux rapides des Chenaux, et le résultat a donné une profondeur minimum d'environ quatorze pieds, les sondages variant généralement de 30 à 60 pieds, tandis que le plomb attaché au bout d'une ligne de trente brasses annonçait fréquemment "pas de fond."

J'ai donc fait faire des sondages sur environ 150 milles de la chaîne de navigation projetée—plus d'un tiers de toute la longueur—et sur cette étendue je n'ai trouvé qu'environ 30 milles (y compris le canal des Chats) où il faudrait faire des améliorations artificielles pour rendre chaque section navigable sans interruption pour des navires tirant douze ou même quinze pieds d'eau. A mesure que j'avancerai dans ce rapport, j'espère pouvoir démontrer que, en suivant la route des eaux dont l'amélioration est projetée entre Bytown et la baie Georgienne,—les deux points entre lesquels est compris le champ de mes opérations,—il y a au moins encore 120 milles d'eau calme et profonde, peut-être par sections séparées, mais n'exigeant que peu ou point d'aide de la main de l'homme pour les mettre en état d'être sillonnées par des navires.

Je parlerai tantôt des chutes et des rapides des parties relevées et autres de la route, lorsque j'en viendrai aux travaux de génie en général que comporte le projet dans son ensemble, et j'en ferai un tableau que j'annexerai sous forme d'appendice à ce rapport.

Outre les études hydrographiques comprises dans le sommaire ci-dessus des sondages, il a aussi été fait un plan de la langue de terre qui divise le lac à la Truite, à la tête de la rivière Matawan et le plus à l'ouest de toutes les eaux tributaires de l'Ottawa, du lac Nipissing, qui se décharge dans le lac Huron par la rivière des Français; et la nature topographique de la langue de terre qui sépare les deux plus grandes rivières de l'Amérique, et où elles viennent presque à une portée de carabine l'une de l'autre, a été constatée avec assez d'exactitude pour me permettre de prononcer en toute confiance sur la possibilité et le coût probable de leur jonction.

Ayant ainsi donné un aperçu de ce que j'ai fait pour remplir la tâche qui m'avait été confiée, je vais maintenant, avant d'entrer dans les détails relatifs aux havres et écluses, à leur distance et à leur profondeur, qui indiquent la nature des travaux de génie sur cette route, essayer de donner, pour l'information de ceux qui, bien qu'intéressés dans le projet, peuvent ne pas être familiers avec la position géographique de la ligne de communication projetée, une description de la chaîne des eaux qui doivent former la navigation de l'Ottawa et de la rivière des Français.

La grande rivière Ottawa, qui se jette dans le fleuve St. Laurent au pied de l'île de Montréal, a un cours nord-ouest de probablement 500 milles, et l'on peut dire qu'elle reçoit les eaux de toute cette partie du Canada comprise entre la latitude 45° et 49° et la longitude 74° et 79½°.

En suivant le cours de cette grande artère pendant environ 300 milles à partir de Montréal, et remarquant sur cette distance un grand nombre de cours d'eau considérables qui s'y jettent des deux côtés, nous arrivons à une rivière large et profonde qui remonte vers l'ouest. C'est la Matawan, le plus large et le plus profond des tributaires occidentaux de l'Ottawa. Quittant la rivière principale, nous suivons ce bras directement vers le soleil couchant, sur un peu plus de quarante milles, lorsque, bien plus large à ses sources qu'à son embouchure, la Matawan se termine tout à coup à la tête d'un lac profond, et, pour la première fois depuis notre départ, il semble n'y avoir plus d'eau.

Débarquant, cependant, et traversant une crête de sable peu élevée au-dessus du niveau du lac dont je viens de parler, une marche d'à peine trois quarts de mille nous amène sur une petite rivière, et le courant, qui jusqu'ici a retardé la marche de notre canot d'écorce, prend alors une direction opposée à celle des eaux que nous venons de quitter derrière nous, et coule silencieusement, mais sûrement, vers l'ouest.

Descendant ce cours d'eau, connu des voyageurs sous le nom de la rivière de Vase, une marche de cinq milles en canot sur sa surface qui s'élargit graduellement nous amène à une magnifique nappe d'eau, le lac Nipissing, à travers lequel, en maintenant toujours notre marche vers l'ouest, nous trouvons encore trente milles d'eau profonde avant d'être obligés de reprendre la terre, ce que nous faisons près de l'endroit où nous voyons les sombres eaux du lac se précipiter tumultueusement dans quelque réservoir au-dessous, à travers une gorge étroite coupée perpendiculairement dans le roc granitique. Ici un portage d'à peine un quart de mille de longueur nous amène de nouveau sur des eaux navigables, et notre canot voyage en sûreté sur la calme surface de la rivière des Français. En suivant ses eaux profondes et bordées de terres magnifiques, et en faisant trois courts portages sur toute sa longueur de 55 milles, nous débouchons sur la baie Georgienne, après avoir parcouru une distance aussi approximative que possible de 430 milles depuis notre point de départ à Montréal; et pour atteindre à ce point de réunion avec les eaux de l'Ottawa, celles de la rivière des Français, qui viennent de nous porter sur le lac Huron, ont un trajet de pas moins de 1000 milles à parcourir, et forment un atôme dans l'énorme masse d'eau qui se précipite du haut de la cataracte de Niagara.

Avec une chaîne de communication aussi continue par rivière et par lac, entre le bas St. Laurent—le portail naturel du Canada—et la “terre promise” de l’ouest, il n’est pas étonnant que cette route que nous venons de parcourir ait été la première voie du commerce canadien.

En 1615, un brave Français remontait l’Ottawa de l’endroit où est aujourd’hui située la ville de Montréal, et guidé par ses alliés pris parmi les Indiens qui fourmillaient alors sur ces rives, ainsi que sur les bords aujourd’hui déserts du lac Nipissing et de la rivière des Français, il suivit exactement la même route que celle que nous venons de parcourir, et il poussa ses explorations bien avant sur le lac Huron. Le lac Huron fut ainsi la première de nos merveilleuses mers d’eau douce qu’ait jamais admiré un œil européen, avant même que le tonnerre du Niagara ait résonné dans des oreilles européennes. Ce brave voyageur se nommait Samuel Champlain.

Poussé par l’amour des aventures ou par les tentations du trafic, La Salle et plusieurs autres suivirent bientôt les traces de Champlain, et pendant une longue suite d’années, jusqu’à une époque comparativement rapprochée, de nombreuses flottes de canots richement chargés des pelleteries du nord remontaient périodiquement, d’année en année, la rivière des Français, et traversant le lac Nipissing et la “hauteur de terre,” descendaient l’Ottawa jusqu’à Montréal, quartier général du commerce des fourrures.

Le dépérissement de cette importante branche de commerce, dû en partie à la diminution graduelle du nombre d’animaux à fourrures dans la région du Nipissing et de l’Ottawa, et en partie à l’ouverture d’autres voies de communication, mais surtout à l’apparition des steamers sur les grands lacs et des chemins de fer sur leurs rives, eut pour effet de faire abandonner graduellement la route de la rivière des Français et de l’Ottawa, excepté pour les besoins du commerce de bois sur cette dernière rivière. Et sur la rivière des Français, le lac Nipissing et la Matawan, dont les échos résonnaient autrefois à de courts intervalles aux refrains des voyageurs, l’on n’entend plus aujourd’hui leurs joyeuses voix que très rarement, les seuls habitants de leurs rivages solitaires n’étant plus que quelques douzaines de familles indiennes de cette même tribu d’Algonquins qui se réunissaient émerveillés par centaines, autour de “l’homme blanc,” il y a près de deux siècles et demi, lorsque Champlain et ses compagnons firent leur première apparition au milieu d’eux.

En examinant les avantages commerciaux du projet sous considération, il doit être évident pour le plus indifférent, s’il veut pour un instant accorder au sujet sa sérieuse attention, que les droits de cette route tels que je les ai exposés —de l’eau, peut-on dire, sur toute sa longueur, et près de 400 milles de moins entre les eaux de marée et le lac Michigan que par les grands lacs,—méritent dans tous les cas d’être pesés impartialement. Mettant donc de côté les obstacles naturels que le génie civil aura à surmonter, et que nous supposons, pour établir nos arguments, disparus en attendant, je vais exposer la chose aussi clairement et aussi brièvement que je le pourrai pour la considération du commerçant.

Je n’ai pas l’intention d’aligner de nombreuses colonnes de statistiques pour montrer quel pourra être le commerce possible entre l’ouest et la mer dans dix ans, pendant lesquels la navigation qui n’existe aujourd’hui qu’à l’état de projet peut devenir une réalité. L’accroissement de la population et du commerce dans les états et dans les villes de l’ouest a invariablement dépassé les calculs du théoricien, et il est parfaitement certain qu’elle les dépassera encore pendant de longues années à venir.

Il serait donc oiseux de faire des conjectures sur ce que peuvent apporter dix ans de progrès futurs, mais l’on peut certainement affirmer que les ressources du sol de l’ouest, et la demande de ses produits dans l’est, augmentent dans une proportion tellement rapide que tout projet qui aura pour but de diminuer

la distance et d'accroître les facilités de transport par eau, sera si favorablement accueilli par la classe mercantile que l'infatigable esprit du commerce ne s'endormira ni ne se reposera, tant qu'il restera une possibilité de faire quelque amélioration radicale dans la communication par eau entre les ports des lacs de l'intérieur et les ports de mer de la côte de l'Atlantique. Avant qu'il se soit écoulé dix ans, des millions seront facilement souscrits et dépensés pour atteindre à ce but.

Le débouché naturel de toute cette fertile région située à l'est du Mississippi dont les eaux s'écoulent dans les grands lacs est incontestablement la voie du St. Laurent; et la plus forte partie du commerce de cette immense région, à mesure qu'il atteindra des dimensions proportionnées à la grandeur de ce fleuve, prendra nécessairement cette voie, par la force même des choses. Aucun revenu purement artificiel ne peut marcher de pair en accroissement avec l'immense commerce qui se développe à l'ouest du lac Michigan et qui nous jettera forcément, nous, Canadiens, dans des entreprises encore plus hardies que toutes celles que nous avons commencées jusqu'ici. Le Canada se trouve directement situé sur la principale route qui conduit des profondeurs de l'ouest aux bords de l'Atlantique, et la grande masse du commerce de l'ouest doit pour toujours passer sur une partie de notre territoire.

Pour répondre aux besoins futurs de ce commerce, l'attention publique a déjà été dirigée vers trois grands projets, savoir :

1^o. L'élargissement du canal Welland.

2^o. La construction d'un canal de Toronto à la baie Georgienne.

3^o. L'ouverture de la navigation de la rivière des Français et de l'Ottawa.

Je me sers du terme "navigation" plutôt que de celui de "canal" à propos de ce dernier projet, parce que, comme je l'ai déjà remarqué, il consiste en une chaîne d'eaux—rivières et lacs—presque non-interrompue, ne demandant, exactement comme nous nous rappelons tous que le demandait le St. Laurent, que quelques parties de canalisation pour que la navigation en soit continue.

Les cartes qui accompagnent ce rapport feront voir clairement au lecteur la position géographique relative de chacune des routes en question. Celle du canal Welland est si bien connue de tous ceux qui se trouvent de quelque manière concernés dans le commerce des lacs, qu'il suffit de la nommer pour rappeler son importance et son succès. L'agrandissement de ce trait-d'union indispensable entre le lac Ontario et les lacs supérieurs, de manière à permettre aux navires d'y passer, sera, des trois projets sous considération, le premier mis à exécution.

Relativement au canal de Toronto à la baie Georgienne, l'habile rapport de M. Kivas Tully, ingénieur civil, publié dernièrement, nous met en possession de données complètes et certaines sur la possibilité d'exécution de ce projet, tandis que mes propres études et mes relevements partiels au sujet du projet No. 3, me permettent de condenser ses mérites les plus saillants, sous forme de tableau, pour les comparer à ceux des deux autres :

No.	Nom de la route.	Dist. de Chicago à Montréal.				Ecluses.		
		Lac.	Rivière.	Canal.	Total.	Mont.	Desc't.	Total.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Canal Welland.....	1145	182	71	1348	..	535	535
2	Canal de Toronto à la baie Georgienne.....	775	155	120	1050	130	675	805
3	Rivière des Français et Ottawa.....	575	347	58	980	83	615	698

Il paraît d'après ces chiffres que sous le rapport de la distance, le No. 3, que l'on peut appeler la "route canadienne" par excellence, possède un très grand avantage sur le No. 1; et, bien qu'elle possède à un degré moindre le même avantage sur le No. 2, elle lui est tellement supérieure sous le rapport des écluses, comme *ceteris paribus*, qu'elle a au moins droit à une attention égale.

Dans le tableau ci-dessus, Chicago est pris comme point de départ de l'ouest, et Montréal comme le port de destination. Avec ces deux points comme terminus, je vais essayer de faire voir quels devraient être les frais de transport par chacune des trois routes, et à cette fin je profiterai des calculs faits sur le coût du transport par mille, sur les différentes voies d'expédition par eau—lacs, rivières et canaux—que nous trouvons dans l'habile rapport fait par M. W. J. McAlpine sur les canaux de l'Etat de New-York. Je demanderai aussi à M. J. B. Jervis la permission de me servir de quelques-uns des chiffres se rattachant au même sujet et qui se trouvent dans son excellent traité sur le projet de canal de Caughnawaga.

Voici le tableau de M. McAlpine :—

TABLEAU DU COUT DE TRANSPORT PAR TONNEAU, PAR MILLE.	
Océan—Long voyage.....	1 mill.
“ Court.....	2 à 4 mills.
Lac—Long.....	2 “
“ Court.....	3 à 4 “
Rivières—Hudson et de nature semblable.....	2½ “
St. Laurent et Mississippi.....	3 “
Tributaires du Mississippi.....	5 à 10 “
Canaux—Erié agrandi.....	4 “
“ Autres grands canaux, mais plus courts.....	5 à 6 “
“ Erié, grandeur ordinaire.....	5 “
“ Avec beaucoup d'écluses.....	6 à 8 “
Chemins de fer—Transportant du charbon.....	6 à 10 “
“ Pas pour charbon, pentes et lignes favorables.....	12½ “
“ Pententes rapides.....	15 à 25 “

Aux taux de canaux ci-dessus il faut ajouter les péages, lesquels, sur le canal Erié, avec ses dimensions limitées actuelles, portent les frais de transport à environ 14 mills par tonneau par mille. M. Jervis, en faisant une juste déduction pour la diminution certaine des péages qui sera la conséquence de l'augmentation du tonnage due à la plus grande capacité de nos canaux canadiens, lorsque toute leur capacité sera employée, et pour la diminution réelle du coût du transport due à la classe de navires plus grands que leur capacité permettra d'employer dans le commerce,—porte les frais de transport, péages compris, dans les canaux à navires d'un coût ordinaire, à 8 mills par tonneau, par mille,—ce qui est simplement ajouter 4 mills pour les péages aux 4 mills de M. McAlpine pour le transport.

M. T. C. Clarke, dans son excellent écrit sur la "Route du commerce de l'Ouest," publié d'abord dans le *Hunt's Merchants' Magazine*, et ensuite dans le rapport des commissaires des travaux publics de l'année dernière, prétend, et avec raison que le coût par mille des canaux de "Toronto à la baie Georgienne," et de la "Rivière des Français à l'Ottawa," excèdera de beaucoup le coût moyen des magnifiques canaux dont nous nous enorgueillissons aujourd'hui, et que, comme conséquence de cette augmentation de dépenses, il y aura naturellement une augmentation correspondante sur les péages—évaluée par lui au double du taux ordinaire,—qu'il porte cependant à 5 mills par tonneau par mille, contre 4 mills de M. Jervis. En acceptant comme juste le principe de M. Clarke, j'adopte les chiffres de M. Jervis, quoique pour l'usage que j'en veux faire—une

comparaison—l'un ou l'autre taux me conviendraient également. Prenant donc le taux de M. McAlpine de 4 *mills* comme étant le coût net du transport dans les grands canaux, et doublant les péages de 4 *mills* de M. Jervis, nous avons 12 *mills* comme coût du transport d'un tonneau de marchandises sur chaque mille des deux canaux dispendieux dont j'ai à m'occuper en les comparant comme voie de commerce avec le canal Welland et les autres anneaux artificiels de la ligne de navigation du St. Laurent.

La comparaison sera donc comme suit entre les différentes routes :

1. *Canaux de Welland et du St. Laurent.*

Navigation de lac, 1145 milles à 2 <i>mills</i>	\$2.29
Ditto rivière, 132 milles à 3 do.	0.40
Ditto canal, 71 milles à 8 do.	0.57
	\$3.26

2. *Route de Toronto à la baie Géorgienne.*

Navigation de lac, 775 milles à 2 <i>mills</i>	\$1.55
Ditto rivière, 155 milles à 3 do.	0.46
Ditto canal (T. à B. G.) 77 milles à 12 do....	0.92
Ditto canal (St. L.) 43 milles à 8 do.	0.34
	\$3.27

3. *Route de la Rivière des Français et de l'Ottawa.*

Navigation de lac, 575 milles à 2 <i>mills</i>	\$1.15
Ditto rivière, 347 milles à 3 do.	1.04
Ditto canal, 58 milles à 12 do.	0.70
	\$2.89

Dans les calculs ci-dessus, j'ai pris le taux minimum de M. McAlpine pour le transport par lac, et son maximum pour les grandes rivières, en sorte que l'on ne peut m'accuser d'avoir injustement favorisé la route de l'Ottawa, qui a une bien moins grande proportion de navigation de lac, et une bien plus forte proportion de navigation de rivière que les deux autres, bien qu'une bonne partie de ce que j'ai classé comme rivière pourrait justement l'être comme lac, au moins le quart de la distance assignée à la première catégorie étant d'une largeur et d'une profondeur suffisantes pour y admettre de front une demie douzaine de navires de la grosseur du *Leviathan*.

Je vais maintenant soumettre un état comparatif du tems que durera un voyage ordinaire par chacune de ces routes, en choisissant le propulseur comme l'espèce de navire employé à l'épreuve de leurs mérites respectifs sous ce rapport, et je supposerai que trois de ces navires, d'une égale capacité sous tous rapports, partent de Chicago en même temps, tous trois devant se rendre à Montréal. Ils traversent de concert les détroits de Makinac jusqu'à ce qu'ils arrivent en face de l'extrémité inférieure de l'île du Grand Manitoulin. Rendus là, l'un d'eux conserve sa marche presque directe vers le sud, en descendant le lac Huron, pour prendre le canal Welland, et les deux autres se dirigent à l'est jusqu'à ce que, doublant le cap Hurd, ils entrent dans la baie Géorgienne. L'un d'eux tourne alors au nord, vers la rivière des Français, pour prendre la route de l'Ottawa, et l'autre cingle vers Nottawasaga, au sud, pour prendre le canal de Toronto à la baie Géorgienne.

Je supposerai que les trois bateaux ont une vitesse égale de huit milles à l'heure sur les lacs et les rivières, et de trois milles à l'heure sur les canaux, et j'accorderai une minute et demie pour chaque pied d'écluse.

A ces conditions le tems pris pour chaque voyage serait comme suit :—

1. <i>Route du canal Welland (agrandi.)</i>	
1277 milles, navigation de lac et rivière	159 heures.
71 do do canal	24 do.
535 pieds d'écluses	13 do.
<hr/>	
De Chicago à Montréal	196 heures.
2. <i>Route de Toronto à la baie Georgienne.</i>	
930 milles, navigation de lac et rivière	116 heures.
120 do do canal.....	40 do.
805 pieds d'écluses	20 do.
<hr/>	
De Chicago à Montréal	176 heures.
3. <i>Route de la Rivière des Français et de l'Ottawa.</i>	
915 milles, navigation de lac et de rivière	115 heures.
58 do do canal	19 do.
698 pieds d'écluses	18 do.
<hr/>	
De Chicago à Montréal	152 heures.
<hr/>	
Différence en faveur du No. 3 sur le No. 1.....	44 heures.
Do do No. 3 sur le No. 2	22 do.

Pour mieux faire comprendre ces comparaisons, nous retournerons sur nos pas de Montréal au pied du lac St. Louis, et, supposant le canal Caughnawaga un fait accompli, nous enverrons nos propulseurs et leurs chargements par cette route, le lac Champlain et l'Hudson, à New-York. Les frais de transport d'un tonneau de marchandises de Chicago à New-York seront alors dans la proportion suivante, en supposant que le canal Champlain soit agrandi aux proportions des navires, et que l'Hudson soit améliorée de manière à permettre aux grands navires de se rendre jusqu'à Waterford à dix milles au-dessus d'Albany.

1. <i>Route du Canal Welland.</i>	
Chicago à Caughnawaga comme ci-dessus, déduisant les frais du canal Lachine	\$3.19
Canal Caughnawaga, 33 milles à 8 mills	\$0 26
St. Jean à Whitehall, rivière et lac, 120 milles à 3 mills	0.36
Canal Champlain, 65 milles à 8 mills	0.52
Rivière Hudson, Waterford à New York, 155 milles à 2½ mills	0.39
	<hr/>
	1.53
<hr/>	
De Chicago à New-York, 1721 milles....	\$4.72
2. <i>Route de Toronto à la baie Georgienne.</i>	
Chicago à Caughnawaga, comme ci-dessus....	\$3.20
Caughnawaga à New-York, do.	1.53
<hr/>	
De Chicago à New-York, 1423 milles....	\$4.73
3. <i>Route de la Rivière des Français et de l'Ottawa.</i>	
Chicago à Caughnawaga, comme ci-dessus	\$2.82
Caughnawaga à New-York.....	1.53
<hr/>	
De Chicago à New-York, 1353 milles	\$4.35

Ces calculs devraient suffire, je pense, pour faire voir que la route de navigation de la rivière des Français et de l'Ottawa possède réellement de tels avanta-

ges commerciaux qu'il vaut la peine d'examiner ses mérites sous le rapport du génie. Je vais donc exposer les difficultés qu'il faudra vaincre, et les facilités de les combattre, en s'engageant dans une entreprise qui devra nécessairement être gigantesque, et en le faisant je me bornerai strictement aux faits mis au jour dans le cours de mes explorations et de mes relèvements, sans rien atténuer de leur gravité; et répondant de l'exactitude de mes prémisses, je me soumettrai volontiers à la critique de mes confrères de la profession sur les conclusions auxquelles j'arriverai.

ASPECTS DE LA ROUTE SOUS LE POINT DE VUE DU GÉNIE.

Je commençai mon inspection à Pénétanguishene, et je fis une reconnaissance minutieuse de la côte orientale de la baie Georgienne, depuis cet endroit jusqu'à sa saignée la plus septentrionale—la rivière des Français. Remontant ce cours d'eau, je pris note de toutes les facilités qu'elle offre à la navigation des navires; et, continuant ma route à travers le lac Nipissing, j'en explorai les côtes et les affluents, je traversai la langue de terre qui sépare le sommet de ses eaux de celles de l'Ottawa, puis je descendis la rivière Matawan, et ainsi de suite sur l'Ottawa jusqu'au pied des chutes du Grand Calumet,—faisant un voyage de près de 400 milles en canot, et m'assurant, par des observations personnelles, que le plan d'opérations adopté antérieurement, et que j'ai exposé plus haut, était le plus avantageux pour bien remplir mes instructions.

Avant de partir pour mes explorations, j'avais cherché à recueillir autant de renseignements certains qu'il m'avait été possible d'en obtenir relativement à la nature de la route généralement, mais surtout en ce qui touchait l'importante question du

HAVRE EXTREME SUR LE LAC HURON,

Et je m'assurai que l'opinion générale relativement à l'entrée de la rivière des Français n'était pas favorable au projet d'ouvrir une communication navigable par cette route avec l'Ottawa. L'on prétendait que l'entrée de la rivière était tellement obstruée de récifs et rendue si difficile par le grand nombre d'îles qui en multiplient les issues en innombrables labyrinthes, que les plus habiles pilotes Indiens seuls pouvaient s'y reconnaître de manière à diriger leurs canots d'écorce vers le corps principal de la rivière.

J'ai déjà eu l'occasion de parler, dans ce rapport, des cartes de nos lacs faites par l'amiral Bayfield, dont l'exactitude est proverbiale parmi ceux qui naviguent sur ces grandes eaux. Cependant, chose singulière, une erreur ou une omission dans la nomenclature de cette partie de sa carte du lac Huron qui indique le débouché de la rivière des Français, tend à raffermir l'opinion, si même elle ne l'a pas fait naître, entretenue généralement par les voyageurs qui visitent cette côte, que cette rivière n'est accessible pour aucune embarcation plus considérable que le canot d'écorce de bouleau.

J'attirerai votre attention sur la feuille No. 3 de la carte du lac Huron de Bayfield, et, lorsque vous l'aurez devant vous, sur un groupe d'îles placées dans son angle nord-est et connues sous le nom d' "Îles aux Outardes."

En regardant au nord de ce point d'observation, vous verrez les "Bouches de la rivière des Français," indiquées en lettres majuscules, sortant au milieu de nombreuses petites îles. En tournant à l'est, vous remarquerez un bras de rivière nommé la "Clé," figurant aussi en majuscules, et entre cet endroit et le point désigné en premier lieu, il y a une autre échancrure de la côte, d'où part, bien qu'elle ne soit indiquée qu'en modestes italiques, une "grande rivière."

Les Indiens du lac Nipissing qui vont à Shibewhenaning, ou Sault Ste. Marie, ou qui en reviennent, entrent ou sortent ordinairement de la rivière des Français par la "Bouche," ainsi désignée par Bayfield, cette route offrant le

meilleur abri pour leurs canots; en allant ou en revenant de Pénétanguishene, ils prennent aussi souvent la route de la "Clé," dont les eaux, quoique n'appartenant pas à la rivière des Français, en approchent si près à quelque distance en aval qu'elle est accessible pour les canots par un portage facile.

En poursuivant l'inspection de la côte, je m'abandonnai entièrement aux mains de mon pilote, Algonquin intelligent du lac Nipissing, qui connaissait parfaitement la myriade d'îles et de criques qui garnissent et coupent les côtes inhospitalières de la baie Georgienne, en lui faisant seulement comprendre que je voulais entrer dans la rivière par son issue la plus large et la plus profonde.

Passant la "Clé," qu'il m'indiqua comme étant la route la plus courte pour arriver au Nipissing, mon guide se dirigea vers les îles aux Outardes, et de là il s'avança directement vers la "grande rivière" dont j'ai déjà parlé, et dont l'entrée, à partir des îles, est parfaitement libre et sans embarras. C'est ainsi que j'appris pour la première fois que la rivière des Français avait au moins une sortie indépendante de celles qui lui étaient assignées par la carte, et que la grande rivière, qui était très probablement regardée par Bayfield comme un ruisseau éloigné, est en réalité le bras de la première par lequel, si jamais elle est adaptée au commerce moderne, les navires devront y entrer. Quant aux autres bouches, je me suis assuré qu'on les avait justement déclarées inaccessibles, excepté, comme je l'ai dit plus haut, pour le canot de l'Indien.

En arrivant à l'embouchure de la rivière je mis pied à terre, et jetant la vue en arrière sur la baie que je venais de traverser, elle me parut certainement posséder toutes les conditions extérieures d'un havre magnifique.

Le groupe des Outardes la protège complètement au sud et au sud-ouest, tandis qu'une forte mer qui se brisait avec fureur contre une pointe de granit qui s'avancait au nord-ouest, semblait indiquer un abri contre l'impétuosité des vents qui agitent si souvent le lac de ce côté. La baie à l'intérieur était parfaitement calme et unie, tandis qu'au dehors la mer était encore fort agitée à la suite d'une nuit d'orage.

L'entrée du havre est parsemée, entre les Outardes et la terre ferme au nord, de quelques îlots de rocher, entre lesquels de larges passages offrent tous les indices de sondages très profonds. Tout près des îles aux Outardes, la carte indique soixante pieds d'eau, et dans l'embouchure de la rivière, je dévidai vingt pieds de ligne sans atteindre le fond. La baie intermédiaire a sans doute quelques-uns de ces rochers traitreusement submergés qui encombrant toute cette côte; mais la profondeur générale de l'eau est très grande, et il existe sur toute la baie des passages profonds, d'une largeur suffisante, jusqu'à l'entrée de la rivière. Il est presque certain que les récifs ou les rochers submergés dont je viens de parler sont de la forme aiguë qui caractérise les rochers et les îles qui émergent au-dessus de l'eau, et comme les sondages sont très profonds tout autour de ces espèces de pyramides, ils peuvent être enlevés sans trop de difficultés ou de frais. Ce travail serait d'une nature qui, ayant des résultats permanents, serait par la suite moins dispendieux que le creusement interminable de quelques-uns des havres toujours fangeux des lacs Erié et Ontario.

Un navire de quelque classe que ce soit, à vapeur ou à voile, une fois dans la baie Georgienne, pourrait en tout tems se réfugier sous les îles aux Outardes au moins aussi aisément que dans les ports situés plus au sud, comme Owen-Sound, Collingwood ou Nottawasaga, tandis que pendant les furieux ouragans du nord-ouest, fléaux du lac Huron, la course du cap Hurd aux Outardes, avec l'abri de l'île du Grand Manitoulin, serait certainement beaucoup plus sûre que celle d'aucun des trois ports inférieurs que je viens de nommer. Sous l'abri du groupe des îles aux Outardes, les navires pourraient jeter l'ancre ou s'amarrer avec la plus parfaite sécurité, de quelque côté que soufflerait le vent, et passer de là dans la rivière, le chenal étant assez profond et assez droit pour rendre le passage praticable en tout tems, excepté durant une véritable tempête.

Je considère que l'on peut rendre le havre formé par la baie de la rivière des Français, décrit ci-dessus, susceptible sous tous rapports de servir d'entrée à un grand canal à navires. Les accessoires ordinaires en piers et en jetées seraient sans doute nécessaires, et il faudrait faire un relèvement soigneux pour en déterminer les sites convenables. J'avais l'intention de faire ce relèvement durant l'été de 1857, s'il m'avait été permis de continuer les travaux que comportaient les premières instructions qui m'avaient été données.

LA RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

Cette rivière est, sur plus d'un mille en amont de son embouchure, large, profonde et calme; elle a de trois à quatre cents pieds de largeur, et probablement vingt pieds de profondeur. Ses berges sont en granit solide; celle du côté nord offre l'apparence d'un brise-lame ou d'une jetée monstre, qui s'élève perpendiculairement de plusieurs pieds au-dessus de l'eau, et, s'avancant au loin dans le lac, protégé complètement l'entrée contre la violence des vents du nord.

À un mille et demi ou plus de l'entrée, et en suivant une courbe subite, nous arrivons à la première, ou plutôt, pour parler plus correctement, à la dernière chute de la rivière, qui a une descente d'environ six pieds, et qui ressemble pour la forme à une vanne de décharge artificielle. La largeur de la chute est à peine de cent pieds, et elle tombe presque perpendiculairement d'un niveau à l'autre. Sur le côté nord, le granit s'élève majestueusement au-dessus de l'eau, tandis que sur le côté sud il se trouve un banc uni de la même nature de rocher, dont la surface n'est guère élevée au-dessus du niveau supérieur de l'eau, et le portage de l'eau profonde en bas à l'eau profonde en haut de la cascade n'a pas quatre cents pieds de longueur. Ce galet est admirablement propre au creusement d'une écluse. Cette construction, des plus grandes proportions nécessaires, occuperait presque toute son étendue, car sa largeur est à peine de cent pieds avant d'atteindre à un rocher escarpé qui la domine et qui est de la même formation indestructible que celui du côté opposé.

Une digue jetée à la tête de cette chute, portée à une hauteur suffisante pour maintenir constamment l'eau à un niveau d'environ un pied au-dessus de la hauteur ordinaire de l'eau, ou à environ trois pieds au-dessus du niveau auquel je l'ai trouvée le 16 octobre 1856, aurait l'effet de créer un niveau toujours égal depuis cet endroit jusqu'aux chutes suivantes, à environ seize milles en amont, et noierait complètement un ou deux petits rapides intermédiaires de peu de conséquence, sans submerger aucun terrain. Cette élévation de l'eau nous donnerait une écluse de neuf pieds de hauteur à construire, ce qui, avec la digue d'environ 100 pieds de longueur par 15 pieds de hauteur, est tout l'ouvrage qu'il faudra faire pour rendre les dix-huit premiers milles de la rivière des Français navigables pour les navires tirant de dix à douze pieds d'eau.

Je me suis attaché à décrire la première chute que nous rencontrons en remontant la rivière, et qui est connue sous le nom des "Petites Dalles," parce que la nature générale de toutes les autres chutes est exactement semblable. Elles ont toutes plus ou moins la forme de vanes de décharge, et le moyen de surmonter les difficultés qu'elles présentent, lorsqu'on en viendra à la question des "améliorations," sera partout identique, — les écluses et les digues étant presque la seule espèce d'ouvrage nécessaire pour rendre la rivière navigable sur toute sa longueur, pour les navires de n'importe quel tirant d'eau que peuvent envoyer les ports du lac Michigan.

Des "Dalles" aux chutes suivantes, "Les Grands Récollets," la distance, comme je l'ai dit, est d'environ seize milles. La hauteur de la chute des Récollets est de sept pieds. Nous trouvons ensuite une nappe d'eau profonde et large de dix-huit milles, qui n'est interrompue que par un court rapide, jusqu'à ce que nous arrivions au pied du "Rapide du Parisien," la première d'une série de

quatre chutes qui s'étendent sur une longueur d'autant de milles et qui sont séparées les unes des autres par de profonds bassins d'eau calme. Trois écluses et trois digues surmonteront complètement ces chutes, qui ont une hauteur totale d'environ dix-huit pieds et demi.

A la tête du "Rapide des Pins," la dernière des quatre chutes dont je viens de parler, nous nous retrouvons de nouveau dans une de ces grandes étendues d'eau profonde qui ressemblent à des lacs et qui constituent le principal caractère de cette rivière, et sur la surface unie de laquelle nous voguons pendant huit ou dix milles sans interruption, jusqu'à ce que notre marche se trouve arrêtée par la "chute de la Chaudière," l'une des décharges du lac Nipissing. Ici il faut monter près de vingt-six pieds pour atteindre au niveau de ce lac.

La "Chaudière" a un cours d'environ un mille de longueur à travers une décharge étroite encaissée entre des murs de granit élevés et perpendiculaires, qui ressemblent à une combinaison d'immenses écluses dont le courant de l'eau aurait enlevé les portes. Au sud de cette décharge, une baie profonde et calme se dirige vers le lac Nipissing et s'en approche à environ un quart de mille. L'on fait le portage à la tête de cette baie, et à cet endroit les facilités offertes pour réunir les eaux sont tout ce qu'on peut désirer de mieux. Deux écluses et quelques centaines de pieds de canal suffiraient pour créer un anneau navigable entre douze pieds d'eau au-dessus et douze pieds d'eau au-dessous du portage de la Chaudière.

De l'entrée de la rivière des Français, sur la baie Georgienne, à sa sortie du lac Nipissing, la distance est aussi près que possible, de..... 50 milles.

L'ascension est d'environ..... 60 pieds.

Portant le niveau du lac Nipissing au-dessus de la mer à..... 632 "

J'estime que la construction de sept écluses et de huit digues, qui n'exigeraient pas plus de trois quarts de mille d'excavation dans le roc, excepté ce qui serait nécessaire pour les écluses, sont tous les travaux qu'il faudrait faire pour permettre le passage, du lac Huron au lac Nipissing, des navires de 1000 tonneaux de jaugeage.

J'ai déjà dit que les bouches de la rivière sont nombreuses et tortueuses. La rivière elle-même, bien que prenant parfois les proportions d'un vaste lac, est divisée sur toute sa longueur en deux branches principales. A la tête, les eaux du Nipissing passent dans trois décharges distinctes, toutes trois semblables à la Chaudière. La branche que j'ai essayé de décrire est celle du sud; et le rapide de la Chaudière est celle des trois décharges du lac qui se trouve le plus au sud.

L'on pourrait dire que la rivière des Français est plutôt une suite de lacs qu'une rivière continue. La montée se compose d'une série de terrasses unies; les rapides ou les chutes qui les divisent sont courts et ont presque partout la forme de cascades. La profondeur de l'eau entre les rapides est généralement très grande. J'ai fait les sondages de ma propre main, et j'ai rarement trouvé moins de douze pieds d'eau,—une profondeur triple de celle-là étant probablement plus fréquente. Les lacs sont parsemés d'îles, couvertes jusqu'au bord de l'eau de cèdres et de sapins, et qui ont les plus belles formes que l'on puisse concevoir; ci et là de vastes baies échancrent leurs berges à une profondeur telle que des flottes de grands navires pourraient s'y réfugier et demeurer invisibles au milieu des îles. Les parties qui forment la rivière sont pour la plupart d'étroits défilés de 200 à 400 pieds de largeur, encaissés dans d'immenses murs de granit ou de rochers de même nature, le syénite et le gneiss, auprès desquels j'ai invariablement trouvé une eau très profonde. En sortant de ces défilés, un nouveau lac s'offre à la vue; les îles paraissent plus nombreuses et les anses plus variées, à mesure que nous remontons vers les sources de la rivière. Le paysage des Mille Îles du St. Laurent est monotone et sans intérêt comparé à

la variété infinie des îles et des baies, des cimes de granit et des sombres défilés, qui font le caractère distinctif de la magnifique et solitaire rivière des Français.

LE LAC NIPISSING

Se trouve exactement au-dessus du 46^e parallèle de latitude et en travers le 80^e de longitude. Sa forme est très irrégulière, mais son extrême longueur, de l'est à l'ouest, est d'environ trente milles, et son extrême largeur, du nord au sud, est d'environ vingt milles. Son étendue peut être portée en chiffres ronds à 300 milles carrés. Son élévation au-dessus de la mer est de 632 pieds.

Les rives septentrionales du lac sont basses, et sont généralement formées de roc granitique plat; ses eaux peu profondes coulent sur un fond sablonneux. Sur le côté sud, où passe notre ligne de navigation, les rochers de formation primitive sortent majestueusement du sein des eaux, qui ont parfois trente brasses de profondeur, et ordinairement trois brasses auprès des côtes. Sur environ dix milles à partir de la tête des chutes de la Chaudière, le caractère du lac est tout à fait semblable à celui de la rivière des Français, le chenal passant à travers une myriade d'îles. Nous débouchons ensuite sur le lac large et ouvert, à travers lequel se trouve une voie de navigation quelquefois orageuse, mais libre, directe et sans embarras ni obstacles, jusqu'à l'embouchure de la petite

RIVIÈRE DE VASE,

qui n'est en elle-même qu'un cours d'eau insignifiant mais qui peut facilement être adaptée aux besoins de la navigation artificielle. Elle passe à travers de grands marais de boue profonde, où croît une végétation touffue d'aulnes et de saules nains, ou au milieu de collines de sable aride boisées de pin rouge. Les canots qui remontent la Vase sont obligés de faire trois portages sur une longueur de cinq milles depuis son embouchure jusqu'au

SOMMET DU PLATEAU,

où nous nous trouvons à trente-cinq pieds au-dessus du lac Nipissing, et à 667 pieds au-dessus de la mer. Ici le cours des eaux du St. Laurent et de l'Ottawa se divise, et un portage de trois quarts de mille sur la "hauteur de terre" nous amène à la tête des eaux de

LA MATAWAN,

qui sont enfermées dans un magnifique bassin d'une immense profondeur—le lac à la Truite—dans les anses duquel, à 100 pieds de la côte, nous trouvons onze pieds d'eau; 200 pieds à 200 pieds, et ensuite nous tombons rapidement dans des sondages de 60, 100 et 200 pieds. La longueur de ce lac est de huit milles et demi, et immédiatement au-dessous, et séparé de lui par un banc de rocher de 400 pieds de longueur, se trouve un bassin semblable—le lac à la Tortue—qui a quatre milles et un quart de long. Cela nous donne douze mille trois quarts d'eau profonde et calme (le lac à la Tortue n'ayant qu'un pied plus bas que celui de la Truite,) pour commencer notre navigation en partant du plateau; car à l'exception du barrage dont je viens de parler et de quelques autres battures détachées qui s'étendent sur une distance d'environ quinze cents pieds et qui sont principalement composées d'aiguilles de rochers (rarement couvertes de moins de huit pieds d'eau), qui peuvent être facilement pétardées, la profondeur de l'eau est partout considérable, donnant rarement moins de trois brasses, et généralement plus de six. La largeur moyenne de ces deux bassins peut être portée à un mille, et leur étendue réunie à douze milles carrés.

La hauteur du lac à la Truite au-dessus du lac Nipissing est de 23 pieds.

" " au-dessus du lac Huron..... 83 "

" " au-dessus de la mer..... 655 "

C'est là le sommet de notre route de navigation.

Je m'occuperai plus loin de la question de l'alimentation, mais pendant que nous sommes sur le sommet, la possibilité de réunir les eaux—entre lesquelles, bien que près les unes des autres; la nature a interposé une barrière—peut convenablement être discutée.

Deux routes se présentent pour la construction d'un canal entre le lac Nipissing et le lac à la Truite. La première est celle de la rivière de Vase que je viens de décrire; et en admettant que la quantité d'eau sur le sommet soit suffisante, je proposerai de submerger les deux premiers milles depuis l'embouchure de la rivière, en élevant permanentement le lac Nipissing à cinq pieds au-dessus de son plus haut niveau naturel—travail qui serait d'une exécution facile et peu dispendieuse. Cela réduirait la longueur de la canalisation actuellement nécessaire entre les deux lacs à environ trois milles, dont à peu près trois quarts de mille n'auraient pas à être creusés de plus de 24 pieds dans le roc, au maximum, avec une moyenne de 20 pieds; le reste de la distance, environ deux milles et un quart, aurait probablement à être creusée de dix pieds en moyenne. Les matériaux que l'on aurait à travailler seraient principalement du sable et du galet quoique l'on atteindrait probablement au roc primitif en arrivant au fond de l'excavation du plateau. Il faudrait deux écluses pour surmonter les seize pieds de hauteur qui se trouveraient entre la surface du lac Nipissing (que je propose de hausser à sept pieds au-dessus des eaux basses) et le niveau du lac à la Truite. Il serait alors ajouté sept pieds à l'écluse de la Chaudière entre la rivière des Français et le lac Nipissing.

La seconde route en question est en suivant un autre petit ruisseau, "l'Ojibwaysippi," qui vient à un mille ou à peu près au nord de la rivière de Vase, et le long duquel il existe une chaîne de lagunes qui se prolongent jusqu'à une courte distance du lac à la Truite,—aucun plateau n'intervenant entre elles et lui. Et le sommet de ces lagunes correspond si bien à celui des eaux du plateau, qu'il n'est pas improbable que bien qu'elles soient aujourd'hui tributaires de l'Ottawa seulement, elles ont dû à une certaine époque se jeter dans le Nipissing par cette voie. Un canal par la route de l'Ojibwaysippi serait plus direct que par la rivière de Vase, et aurait une entrée sur le lac à la Truite dans une bien plus belle baie que celle où l'autre se terminerait. Le relèvement de cette route n'a pas été terminé. Je ne puis donc dire avec certitude si, en somme, elle serait préférable à celle mieux connue de la rivière de Vase; mais il est certain que la construction d'un canal par l'une ou l'autre route serait une entreprise de la plus grande facilité, et parfaitement réalisable, à des frais peu considérables.

Avant de commencer la descente du plateau vers l'est, je récapitulerai les travaux qu'il faudrait faire pour compléter la navigation jusque là, en remontant de l'ouest :

	Navigation naturelle.	Navigation de canal.	Distance totale.	Hauteur à surmonter.	Nombre d'écluses.	No. de Dignes.
	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.		
Rivière des Français.....	49	1	50	67	8	8
Lac Nipissing	30	..	30	..	..	3
Barrière du Plateau. ....	..	5	5	16	2	..
	79	6	85	83	10	11

Les digues de la rivière des Français seraient des constructions peu considérables, n'ayant pas en moyenne plus de 100 pieds de long par 12 de haut. Les plus grandes du lac Nipissing n'excéderaient pas le double de ces dimensions.

La plus grande profondeur de l'excavation sur aucune partie de la canalisation serait de moins de trente pieds.

Je reviens maintenant à la Matawan, dont le réservoir supérieur, formé par les lacs à la Truite et à la Tortue, a déjà été décrit.

La décharge du lac à la Tortue forme une rivière rocailleuse, généralement peu profonde et rapide, bien qu'elle ait parfois des bassins d'eau profonde et calme. La longueur de cette gorge est d'un peu plus de quatre milles, et alors ses eaux se jettent dans un autre grand bassin—le lac Talon. La pente entre le lac à la Tortue et le lac Talon est d'environ 32 pieds. L'on peut facilement construire trois écluses et avoir recours aux digues avec avantage pour obtenir la hauteur d'eau nécessaire sans être obligé de faire de grandes excavations.

Le lac Talon est long de 7 milles.

Son élévation au-dessus de la mer est de..... 622 pieds.

Sa profondeur générale est très grande, les sondages donnant de dix à vingt brasses d'eau sur une grande partie. Il existe deux barrages près de son extrémité inférieure, couverts de cinq à huit pieds d'eau. Leur longueur totale est d'environ 1300 pieds, et ils sont tous deux situés sur le bord d'une très grande profondeur d'eau.

Le lac Talon décharge ses eaux en se précipitant dans une magnifique chute de 43 pieds de hauteur, très étroite, et encaissée entre des murs de rochers granitiques très élevés. Entre l'eau profonde au-dessus et l'eau profonde au-dessous de la chute, il y a environ 1,200 pieds de distance, et la nature a clairement indiqué une profonde ravine qui se trouve au côté sud comme le site d'écluses futures.

Au-dessous de la chute du Talon, il y a une série de quatre bassins ou étangs, et de trois rapides,—les premiers occupant une longueur totale de deux milles, les derniers de trois quarts de mille. La pente est de 21 pieds, qui exigerait deux écluses et deux digues pour compléter la navigation. Le plus éloigné et le plus long des "étangs," d'une longueur d'un mille et un cinquième, est très large, et a une profondeur de 20 à 120 pieds; les autres n'ont nulle part moins de 100 pieds de largeur, et leur moindre profondeur dans le chenal du milieu est de huit pieds.

Nous arrivons ensuite au "Portage des Paresseux," où l'eau forme une belle cascade de 34 pieds de hauteur,—la longueur totale de l'interruption étant d'environ un quart de mille. Ici il faudra recourir à une excavation du roc d'un bout à l'autre pour effectuer un passage navigable entre la tête du rapide et le pied de la cascade; il faudra aussi trois écluses. L'extrême profondeur de l'excavation n'excèdera pas douze pieds.

Immédiatement au-dessous de la Chute des Paresseux, nous tombons dans une eau profonde, entre deux murs de rochers escarpés et majestueux, formés de syénite; l'eau coule dans une grande fissure du roc qui se rapproche tellement qu'à un certain point il y a à peine 80 pieds de distance entre les deux côtés. La moindre profondeur d'eau dans cet étroit défilé est de 43 pieds. On peut suspendre une ligne de sondage sur les parois du rocher des deux côtés de la rivière et en dérouler ce nombre de pieds avant que le plomb n'atteigne le fond.

L'étendue entière d'eau calme entre le Portage des Paresseux et le rapide suivant est d'un peu plus de trois milles, et sur toute cette longueur, excepté à un endroit, l'eau est très profonde, et la largeur de la rivière est suffisante pour répondre à tous les besoins de la navigation à vapeur ou à voile. La gorge que j'ai dit n'avoir que 80 pieds de largeur est très étroite comparée à la largeur générale de la rivière à cet endroit. Le seul point où j'ai dit que l'eau était basse, est celui où le cours d'eau est divisé en deux par les îles des "Aiguilles," qui ne laissent aucun chenal praticable pour aucune embarcation plus grande qu'un canot de cinq brasses. Cependant la nature a placé tout auprès les moyens de

remédier à cet obstacle. La batture n'a pas plus de 200 pieds de long, et elle se termine tout à coup, aux deux extrémités, dans une eau profonde de plus de neuf brasses.

Depuis le pied du lac des Aiguilles, nous rencontrons une suite de rapides et de bassins, sur une distance d'un peu plus de deux milles,—la pente totale sur cette distance, jusqu'au pied du portage des Epines, étant d'environ dix-huit pieds. Les écluses et les digues suffiront pour surmonter toutes les difficultés que l'on rencontre sur cette partie de la Matawan.

Au pied du rapide des Epines, nous entrons dans le lac Plein Chant, qui est une magnifique nappe d'eau. Sa longueur est de près de cinq milles et demi, et sa largeur est très variable, de 200 à 2000 pieds. Sa largeur générale peut être portée de 400 à 500 pieds. Dans son endroit le plus creux on n'a pu atteindre le fond avec 45 brasses de ligne. La profondeur générale était de plus de cinq brasses; les seuls bas-fonds que l'on ait trouvés sont peu considérables, et sont couverts de douze à vingt pieds d'eau.

L'extrémité du lac Plein Chant nous amène à environ deux milles et demi du confluent de la Matawan avec l'Ottawa. Cette distance est coupée par trois rapides, ayant une chute totale de près de 21 pieds. La moitié de cette longueur a une eau profonde et calme; le reste peut être porté comme ayant besoin de canalisation. Il faudra trois écluses.

Etant arrivé à l'Ottawa, je vais, avant de descendre cette rivière, présenter sous forme de tableau les aspects qu'offrent le cours de la Matawan, afin de montrer d'un coup d'œil quelle quantité d'ouvrage artificiel il faudrait faire pour rendre sa longueur, de 40 milles ou plus, susceptible d'une navigation continue sur une échelle proportionnée à la capacité des eaux de l'ouest du plateau.

TABLEAU DES RAPIDES DE LA MATAWAN.

SECTIONS DE LA RIVIERE.	Navigation naturelle.	Navigation de canal.	Distance totale.	Ecluses de chutes.	No. d'écluses.	No. de digues.
	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.		
Lacs à la Truite et à la Tortue.....	12.70	0.05	12.75	.....	..	..
Rapides de la Tortue.....	.....	4.20	4.20	32.75	3	3
Lac Talon.....	7.00	.....	7.00	.....	..	..
Chute du Talon.....	.....	0.22	0.22	42.75	4	1
Lac aux Anguilles.....	1.20	.....	1.20	.....	..	..
Série de rapides et d'étangs.....	.....	1.48	1.48	21.15	2	2
Chute des Paresseux.....	.....	0.23	0.23	34.12	3	1
Lac des Aiguilles.....	3.15	.....	3.15	.....	..	..
Rapides des Aiguilles, La Rose, Les Epines.....	.....	2.14	2.14	18.54	3	3
Lac Plein Chant.....	5.40	.....	5.40	.....	..	..
Rapide Plein Chant et autres jusqu'à l'embouchure	1.21	1.44	2.65	20.69	3	3
	30.66	9.76	40.42	170.00	18	13

Comme pour la rivière des Français, les digues seront de construction facile, n'excédant pas, pour les plus grandes, 200 pieds de longueur par 12 de hauteur. De la portion de canalisation, un tiers sera formé en élevant le niveau de l'eau; les deux autres tiers, dans lesquels sont compris les sites des écluses, seront complètement creusés dans le roc, mais il n'est pas probable que la profondeur de l'excavation excède 20 pieds sur aucun point.

En combinant le tableau ci-dessus avec celui de la page 18, on peut voir que depuis l'entrée de la rivière des Français jusqu'à l'embouchure de la Matawan;

La distance totale est de 125⁴²/₁₀₀ milles.

L'élévation et la pente de..... 253 pieds.

La longueur de canalisation, de.....	9 $\frac{3}{4}$ milles.
Le nombre d'écluses nécessaires, de.....	28
Et le nombre de digues, de.....	24

J'ai maintenant à m'occuper de la rivière Ottawa elle-même, qui, à l'embouchure de la Matawan, à plus de 300 milles au-dessus de sa jonction avec le St. Laurent, est encore une noble rivière, large d'environ 1500 pieds et très profonde.

Le lac à la Truite, notre sommet d'eau, a une élévation au-dessus de la mer (Voir page 17) de..... 655 pieds.

La pente totale de la Matawan est de 170 "

Ce qui laisse la hauteur de l'Ottawa à cet endroit à..... 485 "

Immédiatement au-dessus de la Matawan il y a un rapide d'environ cinq pieds de chute, où il faudra une écluse et une saignée d'environ un mille de longueur. J'ai sondé en bas du rapide, et j'ai trouvé 24 pieds d'eau.

Sur dix-sept milles à partir des rapides de la Matawan, la rivière Ottawa continue à être très large, droite et profonde, et bien qu'il y ait un courant assez fort, elle offre sur tout son parcours une splendide voie de navigation naturelle. Les côtes sont pour la plupart majestueuses, escarpées et rocheuses; le paysage est grandiose.

A 19 milles au-dessous de la Matawan nous rencontrons une série de trois grands rapides, qui occupent une longueur de 3 milles: la Veillée, le Trou et les Deux-Rivières. La chute est de 32 pieds; les facilités de canalisation et d'écluses sont très grandes.

Depuis le pied des Deux-Rivières nous avons dix milles d'eau large et profonde, qui nous amènent à la tête du Rocher-Capitaine, le plus grand des magnifiques rapides de l'Ottawa. La chute est ici de 45 pieds. Sur le côté nord de la rivière il y a un plateau uni, mais peu élevé au-dessus du niveau de l'eau à la tête du rapide; sa forme est très bien adaptée à la construction d'un canal, dont la longueur serait de deux milles environ, avec une série de quatre écluses au pied. Les excavations qu'il faudrait faire ici, autant que j'ai pu en juger d'après un examen superficiel, seraient principalement dans des masses de gros cailloux et de galet.

En quittant le Rocher-Capitaine, nous retombons sur la vaste rivière Ottawa et nous avons seize milles de navigation ouverte, qui n'est interrompue que par quelques forts courants jusqu'au rapides des Deux-Joachims, où la pente de la rivière est de 28 pieds sur deux milles. Il faudrait ici faire un relèvement très soigneux pour déterminer le site convenable pour un canal, qui doit être sur le côté nord ou bas-canadien de la rivière. Il se présente deux routes praticables. Je n'ai pas examiné complètement la première, qui passe à travers une ravine de trois milles de longueur et qui aboutit en haut près de "Ferres' Clearing." L'autre aboutirait près de la terre de Cotton, non loin de la tête des rapides, et exigerait de fortes excavations dans le roc, quoique d'une longueur peu considérable, à travers des bancs de rochers qui coupent la ligne du canal à angles droits. Les facilités qu'offre le terrain pour la construction d'écluses à l'extrémité inférieure, et pour pratiquer des entrées très commodes aux deux bouts, sont certainement très grandes.

La descente des Deux-Joachims nous amène à la "Rivière Creuse,"—nappe d'eau de vingt-huit milles qui paraît immobile, très large et d'une grande profondeur. Je n'ai pas fait de sondages à cet endroit, et de fait il n'était pas nécessaire d'en faire, excepté pour satisfaire la curiosité. Au sud de cette superbe pièce d'eau, la conformation du pays est celle d'un plateau élevé et comparativement uni; la nature dominante du sol est sèche et sablonneuse, et la forêt est presque toute en pin rouge et en bouleau blanc. Sur le côté nord, le paysage est monta-

gneux et imposant ; tout ce que l'on peut voir du pays dans cette direction, lorsqu'on descend la rivière, sont des rochers de formation syénite, arides et nus, qui s'élèvent parfois à d'immenses hauteurs au-dessus du niveau de l'eau.

On peut dire que la rivière Creuse se termine un peu au-dessous du poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson, au Fort William, où un groupe d'îles multiplie les passages, et rend la navigation difficile sur une distance de moins d'un quart de mille. Les sondages de cette partie de la rivière n'ont pas été complétés, mais je n'ai aucun doute qu'il existe un chenal profond, bien qu'il y ait beaucoup de bas-fonds et de battures de galets entre les îles. En les quittant nous avons encore cinq milles d'eau profonde, qui nous conduisent à la tête de la chute "Culbute," sur le côté nord de l'île des Allumettes.

Comme je l'ai dit dès le commencement de ce rapport, l'Ottawa, entre l'embouchure de la Matawan et le Fort de la rivière Creuse, n'a pas été réellement relevée. La description que je viens d'en donner n'est que le résultat d'un examen superficiel que l'on peut faire dans un voyage d'exploration. J'ai pris la pente de la rivière aux différents rapides qui se trouvent au-dessus des Deux Joachims dans les cartes de Sir William Logan ; j'ai évalué la descente due au courant entre les rapides d'après le temps que j'ai mis à faire le voyage en canot entre chaque rapide, le tout étant vérifié par les hauteurs constatées de l'embouchure de la Matawan et du pied de la rivière Creuse, qui sont comme suit :

Bouche de la Matawan, au-dessus de la mer..... 485 pieds.

Pied de la rivière Creuse 351 "

La série complète des rapides sur toute la route, leur chute respective et les distances qui les séparent les uns des autres, sont indiquées dans l'appendice A.

J'ai dit à la page 2 de ce rapport, que la partie de beaucoup la plus embarrassée de l'Ottawa est celle qui se trouve entre le Fort William, au pied de la rivière Creuse, et le Portage du Fort, à la tête du lac des Chats,—ce qui fait une distance de 60 milles. Les travaux de relèvement ont été principalement dirigés sur cette section, et le résultat m'a parfaitement confirmé dans les conclusions auxquelles j'en étais arrivé auparavant, savoir, que le côté nord de la rivière présentait, sur toute cette distance, les plus grandes facilités pour améliorer la navigation.

Ce qui frappe le plus dans cette partie de l'Ottawa, c'est qu'elle est divisée en deux branches sur la plus grande partie de son étendue, comme s'il y avait deux rivières distinctes. L'île des Allumettes, commençant à six milles au-dessous du Fort William, est longue de six milles et large de quatre, en moyenne. Au sud de cette grande île passe le corps principal de la rivière par le chenal Pembroke et le lac aux Allumettes, présentant de longues suites de rapides et beaucoup d'eau basse ; la pente de la rivière sur la longueur de l'île est d'environ 19 pieds.

Le chenal du nord, beaucoup plus étroit que l'autre, quoique rarement d'une largeur moindre qu'un cinquième de mille, concentre presque toute la pente de la rivière en deux cascades qui se trouvent à la tête de l'île,—les rapides de la Culbute et de l'Islet ; la longueur de l'interruption est de moins de deux milles, et la pente n'a pas tout à fait 18 pieds. Sur tout le reste de la distance, à part un petit rapide qui n'a pas quinze pouces de chute, au "Chapeau," l'eau est calme et profonde partout, excepté sur environ deux milles et un quart de battures isolées, en gravois ou en vase, où les sondages varient de sept à huit pieds. Par eau profonde, j'entends parler de douze pieds et plus ; la profondeur générale dans le chenal du milieu est de 15 à 25 pieds,—des sondages de 40, 50 et même de 70 pieds n'étant pas rares.

Au pied de l'île des Allumettes, les deux bras de la rivière qui l'entourent se rejoignent et forment le lac Coulonge, qui nous donne onze milles d'eau large. Le côté nord du lac, à la suite du chenal de la Culbute, a été soigneusement

sondé, et je me suis assuré que sa profondeur était suffisante sur une longueur de neuf milles. Les deux autres milles, qui consistent en cinq battures isolées les unes des autres, et dont la largeur varie d'un demi à un cinquième de mille, ont de huit à neuf pieds de sondages sur des barrages de vase, excepté à un endroit où l'on trouve une couche de roche effilée et étroite à neuf pieds sous l'eau. La pente du lac sur la ligne des sondages est d'un pied neuf pouces.

Le lac Coulonge se termine à la tête de l'île du Calumet, où, comme aux Allumettes, le corps principal de la rivière passe au sud dans un long rapide abrupt qui traverse le chenal du Rocher-Fendu. L'élévation de la rivière entre le lac Coulonge et l'eau calme au pied du Portage du Fort—27 milles—est d'environ 102 pieds.

Sur le côté nord de l'île, nous avons de l'eau calme depuis la tête des chutes du Grand Calumet jusqu'à 17 milles plus bas,—la pente sur cette distance n'étant que de quatre pieds. Cette partie de la rivière connue sous le nom de Chenal du Calumet, ressemble à un grand canal naturel, dont la largeur moyenne peut être portée à 600 pieds. La profondeur, sur la moitié de la distance, varie de onze à vingt pieds, et sur l'autre moitié de six à neuf pieds,—les parties basses étant formées de battures entrecoupées ci et là de bassins d'eau profonde. Une digue placée à la tête de la chute du Grand Calumet, qui élèverait l'eau à cinq ou six pieds au-dessus du niveau actuel des eaux basses, auxquelles se rapportent les sondages, réduirait immédiatement la longueur des bas-fonds de plus de huit milles à environ quatre milles, et comme les battures paraissent entièrement formées de dépôts de vase, l'on obtiendrait bientôt, au moyen du creusage, une profondeur d'eau suffisante sur les parties obstruées auxquelles ne remédierait pas l'élévation de l'eau.

La principale pente du lac Coulonge au lac des Chats,—qui dans le chenal sud ou du Rocher-Fendu s'étend sur une grande longueur,—a lieu, dans le chenal nord ou du Calumet, sur une distance de dix milles, en commençant aux chutes du Grand Calumet, à 17 milles en aval de la tête de l'île, et se terminant au Portage du Fort. La pente totale sur cette distance est de 98 pieds, divisée en six chutes distinctes, entre lesquelles il y a des nappes d'eau unie, où l'on peut facilement jeter des digues de manière à obtenir une hauteur d'eau suffisante pour la navigation.

Ci-suit un extrait de l'ensemble du côté nord de l'Ottawa depuis la tête de l'île aux Allumettes jusqu'au pied de l'île du Calumet.

Niveau de l'eau à la tête du rapide de la Culbute,
relativement à la mer 350 pieds.
Ditto ditto lac des Chats au Portage du Fort .. 227 do.
Pente totale de la Culbute au Portage du Fort.... 123 do.

Dont la distribution est comme suit :

	Chute.	Dis-
	Pieds.	Milles.
Chutes de la Culbute et de L'Islet, six milles au-dessous du Fort William.....	18	..
Longueur de la canalisation à ces rapides.....	..	2
Descente de la rivière, du pied de L'Islet aux chutes du Grand Calumet.....	7	..
Distance do do .....	..	42
Chutes du Grand Calumet	56	..
Rapides Dargis, de la Montagne, du Sable et autres.....	42	..
Du Grand Calumet au Portage du Fort—eau calme.....	..	5
Do do do —eau rapide .....	..	5
Chute totale	123	..
Distance totale.....	..	54

Au Grand Calumet la chute est flanquée, à quelque distance sur le côté sud, par une profonde ravine qui part de l'eau calme, un peu en amont de la tête du rapide, et qui se termine à un endroit où l'eau, après une descente de 56 pieds, reprend sa tranquillité et sa profondeur en bas. Un canal de deux milles peut être pratiqué à travers cette ravine avec une facilité que ne promettent pas les premières impressions produites par les rochers qui encaissent le torrent impétueux.

Les rapides en aval de la chute principale du Calumet, au nombre de cinq, exigeront autant d'écluses, situées relativement les unes aux autres à plus d'un mille de distance. Dans les nappes d'eau intermédiaires, l'on peut obtenir la profondeur nécessaire à la navigation, lorsqu'elle n'existe pas déjà, principalement en jetant des digues au-dessus des écluses, dont la construction sera facilitée par l'existence d'une quantité innombrable d'îles rocheuses et élevées. La quantité d'excavation qu'il faudra faire pour améliorer cette section de la rivière ne sera pas très forte.

Le dernier rapide de cette série nous amène au village du Portage du Fort, situé sur une baie profonde à la tête du lac des Chats—nappe d'eau navigable de 18 milles—et se terminant au rapide des Chats, où un canal est déjà commencé pour relier les eaux de ce lac à celles du lac suivant au-dessous.

Il a été fait des sondages soigneux depuis le Portage du Fort jusqu'à un couple de milles de la tête de ce canal, et je n'ai trouvé que deux obstacles à la navigation en eau profonde. La première est un barrage de sable et de roc situé à un demi-mille au-dessous du Portage. Il a environ 1,200 pieds de longueur, et il est recouvert de six à dix pieds d'eau, se creusant immédiatement des deux côtés à sept et huit brasses. Il ne faudrait pas beaucoup de travail ni de grands frais pour pratiquer un passage à travers ce barrage.

L'autre obstacle est le rapide des Chenaux, à trois milles en aval, où une chute subite de huit pouces lance la masse de l'eau avec beaucoup de force dans un chenal étroit et profond, la grande largeur de la rivière étant obstruée par une suite de rochers sur lesquels l'eau est tourmentée et peu profonde, tellement qu'à l'eau basse le bateau à vapeur qui fait le service de cette rivière éprouve beaucoup de difficultés à remonter ce petit rapide pour se rendre au Portage du Fort.

On peut faire disparaître complètement le rapide des Chenaux en jetant une digue ou une série de digues à la tête du rapide des Chats, au pied du lac, où une multitude d'îles rocheuses, éparées dans le lit de la rivière, rendent ce travail à moitié fait par la nature.

Le reste du lac des Chats, à part deux milles en amont du canal, n'a pas été sondé parce que la glace était partie ; mais je me suis assuré, comme je l'ai déjà dit, qu'il est très profond, ayant souvent plus de 80 pieds, et rarement moins de 25, excepté à un ou deux endroits où il doit avoir deux brasses et demie,—et il y a tout lieu de supposer que le lac conserve sa profondeur jusqu'à l'entrée du canal.

Le niveau du lac des Chats, à l'eau basse, relativement à la mer, est de 127 pieds.

La chute du rapide des Chats au pied du lac est de 50 do.

La longueur du canal des Chats est de 3 milles.

Nous entrons ensuite dans le lac des Chênes, où nous rencontrons une certaine quantité d'eau basse depuis un demi-mille ou trois quarts de mille en partant du canal des Chats, et nous avons ensuite 27 milles de navigation large, droite et profonde sur toute cette longueur, à l'exception de quelques légers barrages recouverts de douze pieds d'eau, jusqu'à la tête des rapides de la Chaudière, autour desquels quatre milles de canal et deux milles de rivière navigable, avec une descente de 67 pieds, nous amènent dans ce magnifique bassin sur le bord duquel s'élève la cité d'Ottawa, autrefois connue sous le nom de Bytown.

De l'embouchure de la rivière Matawan à la cité
d'Ottawa il y a 195 milles.
La chute de l'eau sur cette distance est de 376 pieds.

Distribués comme suit :—

NOM DES RAPIDES, ETC.	DISTANCES.		Chute de la rivière.	Élévation au-dessus de la mer.
	Navigation de rivière et de lac.	Navigation de canal.		
	Milles.	Milles.	Pieds.	Pieds.
Rapides de la Matawan	1	1	5	485
De la Matawan au rapide de La Veillée	17	0	9	
La Veillée, le Trou, et les Deux Rivières	0	3	32	
Deux Rivières au Rocher-Capitaine	10	0	5	
Rapide du Rocher-Capitaine et du Grand Maribout	0	2	45	
Rocher Capitaine aux Deux Joachims	16	0	8	
Rapides des Deux Joachims	0	2	28	
Rivière Creuse à la tête de la Culbute	34	0	3	350
Rapide Culbute à celui de L'Islet	0	2	18	
Chute de L'Islet à celle du Grand Calumet	42	0	7	
Rapide du Grand Calumet et autres	5	5	98	
Lac des Chats	18	0	1	227
Rapides des Chats	0	3	50	
Lac des Chênes	28	0	0	176
Rapides de la Chaudière	2	4	67	
Rivière Ottawa à la cité d'Ottawa	0	0	0	109
Total	173	22	376	

Mon inspection de la chaîne d'eau s'est terminée à Ottawa, ayant l'intention de faire cette année l'étude de la partie de la route comprise entre cette ville et Montréal, si le relèvement n'avait pas été suspendu. La nature générale de cette section, communément appelée le Bas-Ottawa, peut être exposée comme suit :—

Ottawa à Grenville—navigation d'eau calme..... 54 milles.

Grenville à Carillon— ditto ditto 4 milles.

Ditto — ditto de canal 8 do.

Lac des Deux-Montagnes, Carillon à Ste. Anne .. 12 do.

Rapides Ste. Anne..... 20 do.

Lac St. Louis—Ste. Anne à Lachine ½ do.

Canal Lachine—Lachine à Montréal 15 do.

..... 8½ do.

Distance totale, Ottawa à Montréal..... 110 do.

Et les écluses sont—

Grenville à Carillon—Rapides du Long Sault, Chute

à Blondeau, et Carillon..... 48 pieds.

Rapide de Ste. Anne 3 do.

Sault St. Louis—Canal Lachine 45 do.

Total des écluses 96 do.

Le Bas-Ottawa sert depuis longtemps à la navigation à vapeur, les rapides entre Grenville et Carillon ayant été canalisés pour les navires d'un tirant de cinq pieds et demie (à l'eau basse), et mesurant 108 × 19 pieds, il y a trente ans déjà, par le gouvernement impérial; et à venir jusqu'à une douzaine d'années passées le commerce entre Montréal et le Haut-Canada se faisait principalement au moyen de ces travaux. Durant la saison de navigation, des propulseurs à vapeur des dimensions ci-dessus remontaient constamment l'Ottawa jusqu'à Bytown, où ils entraient dans le canal Rideau au moyen duquel ils trou-

vaient une route à travers le cœur du pays jusqu'au pied du lac Ontario, à Kingston. Le voyage de descente de ces bateaux se faisait par le St. Laurent,—leur peu de tirant d'eau leur permettant de descendre les rapides avec facilité et sûreté, et par là de faire le voyage en peu de temps.

L'achèvement des canaux du St. Laurent, en 1846, fit abandonner l'usage des canaux de l'Ottawa et du canal Rideau, excepté pour le commerce des districts circonvoisins, au développement et à la commodité desquels ces canaux pionniers du Canada continuent à contribuer largement.

D'après les renseignements que j'ai pu obtenir touchant les profondeurs du Bas-Ottawa, je suis porté à croire que là gisent les plus sérieuses difficultés qu'il faudra surmonter dans l'exécution du projet qui fait le sujet de ce rapport, et je crains que ces difficultés n'augmentent à mesure que nous descendrons. Dans les 58 milles de navigation en eau calme entre Ottawa et Grenville, les bas-fonds sont probablement composés de barrages de vase et de dépôts d'alluvion, dont l'enlèvement n'occasionnerait pas beaucoup de travail ou de dépenses, et l'agrandissement des canaux de l'artillerie entre Grenville et Carillon ne serait pas, non plus, une entreprise très difficile à exécuter; mais on craint qu'il n'existe pas, dans le lac des Deux-Montagnes, un chenal assez droit et assez profond pour y permettre une navigation d'une capacité égale à celle à laquelle la nature a pourvu dans le Haut-Ottawa, la Matawan et la rivière des Français. Les bas-fonds du lac des Deux-Montagnes ont sans doute un fond rocheux, et il y a dans le chenal par lequel passent les steamers qui font le service entre Carillon et Ste. Anne, plusieurs endroits où l'eau est basse. Cependant, il ne faut pas pour cela donner comme certain qu'il n'existe pas un chenal profond. Les embarras qui se trouvent en amont et en aval de l'écluse de Ste. Anne ont jusqu'ici limité à six pieds le tirant d'eau des navires, et ceux qui étaient engagés dans le commerce de la rivière étant satisfaits de la hauteur d'eau qu'ils trouvaient dans leur passage ordinaire, n'en sortaient pas pour s'assurer de faits qui ne pouvaient aucunement affecter leurs intérêts. En évaluant l'étendue de la canalisation nécessaire sur la ligne de navigation projetée, j'ai porté celle de Ste. Anne à trois milles, bien qu'il n'y ait à présent qu'une seule écluse avec quelques centaines de pieds de dames-ailes aux deux extrémités.

Au-dessus des rapides de Ste. Anne, la rivière se divise en deux branches autour de l'île de Montréal. Le plus grand volume d'eau passe au côté nord, par ce qu'on appelle la rivière des Prairies et par le rapide du Sault-au-Récollet, jusqu'à ce qu'il vienne se perdre dans le St. Laurent, au pied de l'île.

Sur le côté sud, à quelques milles au-dessous de Ste. Anne, nous entrons dans le lac St. Louis, où l'Ottawa rejoint le St. Laurent, bien qu'elle ne s'y mêle pas. Par un beau jour d'été, lorsque la surface du lac est calme, la ligne de démarcation entre les eaux sombres du nord et les eaux pâles des grands lacs, se divisant en portions presque égales, est parfaitement visible.

Par le lac St. Louis jusqu'à Lachine, et lorsque les bas-fonds en aval de Ste. Anne sont passés, il existe déjà, ou l'on peut facilement pratiquer, un chenal pour les navires d'un tirant de 10 pieds d'eau.

Le canal Lachine, qui nous fait passer le Sault St. Louis et nous conduit à Montréal, est si bien connu de tous ceux qui sont intéressés dans le commerce du St. Laurent et de l'Ottawa, qu'il est à peine nécessaire d'en parler; mais comme c'est le dernier chaînon artificiel qui relie le Bas-St.-Laurent et l'Océan à la grande chaîne des eaux intérieures du Canada, qui formera encore un pas si important dans la direction de l'Ouest, il peut être bon de dire que

La longueur du canal est de 8½ milles.

Les écluses de 45 pieds.

Et qu'il se termine à l'est dans le port de Montréal. La profondeur d'eau pour laquelle le canal est adaptée est de neuf pieds sur les buses d'écluses, et les

écluses elles-mêmes ont 200 pieds de longueur entre les buscs, avec une largeur libre de 45 pieds entre les tourillons.

Étant arrivé au bout de notre route, je vais brièvement récapituler les distances, les écluses, etc., qui forment la substance des tableaux des pages 18, 20, 24 et 25 de ce rapport.

Navigation de lacs et rivières.....	372 milles.
Do de canal, (y compris celui de Lachine).	58 "
<hr/>	
Distance totale du lac Huron à Montréal..	430 "
Élévation du lac Huron à son sommet.....	83 pieds.
Ecluses	83 "
Sommet de la pente jusqu'à Montréal	642 "
Ecluses	615 "
Ecluses totales....	698 "

J'ai maintenant terminé mon aperçu des diverses eaux qui forment les chaînons de la navigation de l'Ottawa et de la rivière des Français; mais il reste encore trois questions importantes à discuter—l'alimentation, la capacité et le coût,—avant que l'on puisse former une opinion définitive sur la possibilité d'exécution d'un aussi grand projet. Je vais m'occuper de chacune de ces questions dans l'ordre ci-dessus, et en premier lieu de la question vitale de

L'ALIMENTATION.

Je dois dire de suite que le plateau ne fournit pas un volume d'eau suffisant pour alimenter la navigation sur une échelle même très inférieure à celle que nous permettrait d'attendre le caractère général de la route.

Placé sur les cimes de rochers qui surplombent la chute du Talon, sur la Matawan, le spectateur voit d'un coup-d'œil, se précipitant à travers la gorge étroite qui se trouve à ses pieds tout le volume d'eau que les bassins profonds et encaissés au-dessus reçoivent du pays environnant; et sans recourir à des expériences, un œil exercé peut bientôt se former une idée suffisamment correcte de la décharge pour justifier la conclusion qu'elle ne pourrait répondre au but que l'on a en vue.

Un canal de la grandeur de celui de Welland, avec des écluses de 150 pieds et 27 pieds en moyenne, de 11 pieds d'élévation, pour passer 50 navires par jour, tirerait sur les sources d'alimentation une quantité de 3000 pieds cubes d'eau par minute. En portant les dimensions des écluses à celles des canaux du St. Laurent, 200 x 45 x 10 pieds, la consommation serait double, la faisant égale à 6000 pieds par minute.

En allouant même la forte alimentation que fournissent les douze milles de surface carrée dans les deux réservoirs du sommet,—les lacs à la Tortue et à la Truite—et en allouant de plus que ce volume d'alimentation soit doublé en élevant le lac Talon jusqu'au niveau du sommet, ce qui pourrait être fait aisément, je suis certain que l'on ne pourrait compter que les sources de la Matawan pussent fournir plus d'eau qu'il n'en faudrait pour suffire au moindre des besoins ci-dessus, tandis que le minimum de la grandeur d'écluses que je voudrais adopter serait celle qui représente la plus grande consommation.

Plusieurs années d'expérience ont fait voir que la saison de navigation sur le canal Welland était en moyenne, aussi près que possible, de 200 jours.

Le nombre de navires qui ont traversé les écluses en 1856 a été de 3885.

Do do do 1857 3604.

Et le plus grand nombre qui soit passé dans un seul mois de l'année dernière s'élevait en juin à 636, ou près de 25 navires pour le maximum d'un jour.

En basant mes calculs de la consommation d'eau à laquelle il faudra pour voir sur la route de l'Ottawa au double du nombre de navires par jour,

et aussi sur des navires de plus du double de la capacité de ceux auxquels le canal Welland est adapté, il peut sembler que mon évaluation dépasse toute augmentation probable du commerce de l'ouest. Si je suis dans l'erreur, on peut abandonner le projet d'ouvrir la route de l'Ottawa sans plus de discussion; mais l'augmentation quadruple du commerce actuel des lacs est certainement dans les limites de la certitude, de même qu'il est dans les limites de la probabilité qu'il atteindra ces proportions sous fort peu de temps; et ce n'est pas non plus une prédiction hasardée que de dire que lorsque ce temps sera arrivé, le commerce de l'ouest continuera à progresser et s'avancera à pas de géant vers le Pacifique.

Avec cet avenir en perspective j'ai dit que le volume d'eau du plateau était insuffisant, et à moins de recourir à des moyens artificiels pour combler le déficit, le projet de notre navigation de l'Ottawa sur une grande échelle tombe nécessairement de lui-même. Heureusement, cependant, ces moyens sont faciles à obtenir et peuvent être appliqués à notre projet de la manière suivante.

Le lac Nipissing est de 23 pieds plus bas que le lac à la Truite—le sommet. Je propose, au moyen de digues jetées à travers ses décharges, de l'élever à ce dernier niveau, et d'augmenter immédiatement par là le volume d'eau du réservoir du sommet, de douze à plus de 300 milles carrés.

En parlant de la décharge de la Chaudière du lac Nipissing dans la rivière des Français (Voir page 15), j'ai dit que le chenal est creusé "à travers un passage étroit encaissé entre des murs de granit élevés et perpendiculaires, qui ressemblent à une suite d'immenses écluses dont le courant de l'eau aurait enlevé les portes." Les deux autres décharges sont d'une formation semblable, et offrent de grandes facilités à la construction de digues jusqu'à n'importe quelle hauteur. De cette manière le lac peut être élevé à 23 pieds au-dessus de son niveau naturel, et l'on obtiendrait un approvisionnement d'eau inépuisable pour alimenter les deux côtés du plateau; car, même en mettant de côté l'énorme capacité alimentaire de son immense étendue, le surplus d'eau que le lac Nipissing reçoit de ses nombreux tributaires est suffisant pour fournir à tout ce que l'on pourra en tirer pour tous les besoins d'écluse probables dans l'avenir le plus éloigné.

Au nord et au nord-ouest se déchargent les rivières à l'Esturgeon et à la Veuve; au sud-est et au sud la Namantagohns et la Wassi-Wissing. De plus, plusieurs ruisseaux secondaires contribuent, sur différents points de la côte, à grossir le volume de ses eaux.

La seule objection que présente ce mode d'obtenir le volume d'eau suffisant pour alimenter le canal est l'inondation des terres circonvoisines. Cet effet ne se produirait pas sur une grande échelle sur les bords Sud et Est du lac, mais sur les rives nord et nord-ouest de grandes étendues de terres seraient submergées, et malheureusement, ce sont aussi les meilleures terres que l'on puisse trouver dans les environs immédiats. En admettant, cependant, que les mérites de ce projet dans son ensemble soient tels que j'ai cherché à les faire voir, je pense que l'on trouverait peu d'hommes qui prétendraient que la nécessité de détruire ces terres incultes, qui ne forment qu'un point insignifiant dans l'immense solitude, devrait être une raison pour en empêcher l'exécution.

L'élévation du lac Nipissing réduirait la canalisation entre ce lac et celui de la Truite à moins de la moitié de ce qui serait nécessaire si ce dernier volume d'eau pouvait fournir l'approvisionnement requis; et comme le coût d'un seul mille de canal serait plus grand que celui de toutes les jetées ensemble, il s'en suit que le coût de l'ouvrage d'après le plan que je propose serait considérablement moindre que s'il fallait tirer l'approvisionnement du sommet naturel.

Comme travaux d'art, les digues seraient des ouvrages de peu d'étendue comparées à quelques unes des immenses structures de cette nature que l'on

peut voir sur le canal Rideau,—monuments impérissables de l'indomptable persévérance et de la grande habileté comme ingénieur du brave colonel By.

J'en viens maintenant à la question de la

CAPACITÉ

de la route comme voie de navigation continue entre le Bas St. Laurent et les lacs de l'ouest,—en d'autres termes, dans la vue de recommander quelle classe de navires il faudrait employer, si l'on ordonnait des "améliorations."

C'est pour la navigation à la vapeur, et surtout pour cette classe de bateaux à vapeur connus comme "propulseurs," que je crois la route de l'Ottawa et de la rivière des Français destinée à tenir la première place comme voie de commerce. La nature des eaux et des régions qui les bordent, sont particulièrement propres à la navigation des navires de cette classe. Encaissée sur la plus grande partie de son parcours, la route ne sera pas aussi avantageuse, sous ce rapport, pour les navires à voile que celle des grands lacs, mais les approvisionnements inépuisables de bois sur tous les points de son étendue, et les facilités offertes pour prendre du combustible à différents intervalles, rendront toujours les frais pour la navigation par bateau à vapeur moindres sur cette route que sur aucune longueur égale de navigation sur le continent. Le propulseur peut aussi conserver sa marche uniforme sans crainte des tempêtes qui bouleversent les lacs tous les ans, durant l'automne, et causent de si grandes pertes de vies et de biens.

M. J. B. Jervis, dans son rapport sur le projet du canal de Caughnawaga, nous donne de précieuses informations sur la flotte de propulseurs qui font le commerce des lacs, et comme je partage, en somme, ses opinions relativement à la grandeur de navire la mieux adaptée au commerce de ces lacs, je ne puis mieux les faire connaître qu'en citant ses propres paroles. Il dit :

"J'ai obtenu une liste de quarante-huit propulseurs avec leurs principales dimensions. Onze seulement de ces propulseurs peuvent traverser les écluses du canal Welland ; la plupart d'entre eux sont employés à la navigation des lacs supérieurs. Il n'y en a que deux qui aient moins de 300 tonneaux de jaugeage ;—le plus grand jauge 850 tonneaux. La plupart varient de quelques tonneaux de moins que 400 à quelques tonneaux de plus que 600. Le plus long—*P'towa*—a 234 pieds, et son tonnage réel est de 720 tonneaux ; il tire 11½ pieds d'eau, chargé. *L'Oriental* a 234 pieds, jauge 850 tonneaux (2½ pieds de bau de plus,) et tire 10½ pieds d'eau, chargé. *Le Plymouth* a 225 pieds de long, (son tirant d'eau chargé n'est pas constaté) et jauge 700 tonneaux. Ces navires ne peuvent porter un chargement complet que lorsque les lacs sont à leur plus grande élévation. Il y a des époques qui reviennent chaque année, où les navires qui tirent plus de 9½ pieds d'eau ne peuvent passer les battures de St. Clair ; en conséquence ceux qui tirent plus que cela doivent prendre des chargements moindres que leur capacité, ou s'alléger pour passer les battures, ou bien il faut qu'ils aient l'occasion d'entrer dans des ports de la même profondeur. Les deux ports de lac les plus importants pour les navires qui remontent les lacs sont Chicago et Toledo. L'entrée du port de Chicago est maintenue ouverte au moyen du creusement, de manière que les navires qui tirent 10 pieds d'eau peuvent y entrer pendant la plus grande partie de la saison de navigation. Toledo est située sur la rivière Miami, et 9 pieds d'eau est tout ce que l'on peut compter ordinairement, bien que parfois l'on peut y entrer avec un tirant de 10½ pieds. La rivière Détroit est meilleure, et les navires qui passent les battures de St. Clair peuvent aisément se rendre à Détroit.

"Dans les recherches que j'ai faites sur le tirant d'eau que peuvent avoir les navires pour leur permettre d'entrer dans les ports des lacs supérieurs avec sûreté, j'ai trouvé une très grande diversité d'opinions parmi les navigateurs.

Les opinions variaient de 8½ à 11½ pieds. Ceux qui sont en faveur de 11½ pieds admettent que l'allégement est souvent nécessaire, et cela est considéré comme affectant sérieusement le profit et la rapidité du voyage. Un fait important à constater, c'est que l'époque la plus ordinaire des hautes eaux (indépendamment de l'élevation et de la baisse des eaux qui ont lieu dans un certain nombre d'années) est le milieu de l'été, et qu'elles sont le plus bas au printemps et en automne,—les deux saisons du plus grand trafic. On considère généralement que les plus grands navires ne peuvent prendre des chargements complets que lorsque les lacs sont dans l'état le plus favorable, et alors seulement pour le port qui a la plus grande profondeur d'eau. Autant que j'ai pu m'en assurer, il paraît que l'opinion la plus répandue est que les plus grands propulseurs, tant sous le rapport de la longueur que sous celui du tirant d'eau, ne sont pas d'une aussi grande économie de transport que ceux de dimensions moindres. L'opinion la plus générale est qu'un tirant d'eau de 9 ou 9½ pieds est tout autant que l'on puisse avantageusement adopter dans l'usage général, et que 10 pieds est le plus fort tirant que l'on devrait adopter dans aucun cas, et seulement pour les meilleurs ports. Suivant l'opinion de plusieurs navigateurs expérimentés, le propulseur *Portsmouth*, dans son ensemble, est le meilleur modèle pour l'usage général et l'économie de transport. Il a 175 pieds de longueur, tire 9½ pieds d'eau, et peut prendre 5000 barils de fleur. Quelques uns ajouteraient cinq pieds, d'autres quinze pieds à sa longueur,—ce qui la porterait à 190 pieds, et avec un peu plus de bau, il pourrait prendre 6,000 barils. L'on objecte à une plus grande longueur à cause du plus grand poids nécessaire pour donner la force requise à un navire d'aussi peu de profondeur que celle qu'il faut adopter pour la navigation des lacs."

Le bau du plus grand propulseur cité par M. Jervis (*l'Oriental*) est de 34 pieds; celui de la grandeur moyenne, tel que le *Portsmouth*, est de 28 pieds,—et comme résultat de ses recherches et de ses observations, il recommande des écluses de 200 pieds de longueur par 36 pieds de largeur, avec une profondeur suffisante pour admettre les navires tirant 9½ pieds d'eau, comme étant les plus judicieuses dimensions à adopter pour le canal de Caughnawaga.

Lorsque les Commissaires m'ont fait l'honneur de me confier l'inspection de la chaîne des eaux de l'Ottawa, j'ai entrepris cette tâche avec la conviction, née de la connaissance que j'avais de la capacité générale des ports des lacs sous le rapport de la profondeur, que dix pieds d'eau était tout ce que je devais chercher à obtenir, en constatant les capacités de la route. Je croyais aussi alors, comme je le crois à présent, que si je pouvais trouver neuf pieds de profondeur sur toute l'étendue, je pourrais parler favorablement du projet et prédire son succès. Que les havres des ports de lacs ne soient pas, en général, adaptés aux navires d'un tirant d'eau de 10 pieds, c'est ce que je savais parfaitement, et il doit être évident pour tous ceux qui ont quelque peu étudié le sujet que le navire qui peut, dans quelque état que se trouve les lacs, prendre ou livrer un chargement dans le plus grand nombre des principaux ports, doit être plus profitable à employer dans le commerce que celui, plus grand, qui, à cause de son tirant d'eau excessif, est obligé de borner ses courses à un ou deux des havres les plus profonds, ou bien—ce qui est encore moins profitable—de faire ses voyages avec de légers chargements. Je ne suis pas de ceux qui croient que les navires océaniques seront jamais frêtés sur une grande échelle dans les ports des lacs; et en cela j'avais une nouvelle raison pour adopter 10 pieds comme la profondeur maximum qu'il était nécessaire de chercher à obtenir. Cette profondeur (en faisant une réserve pour ce qui regarde le Bas-Ottawa,) je crois qu'on peut l'obtenir sur toute la route, et je vais la faire servir de base à mon estimation du

COUT.

Les frais de canalisation ou d'amélioration d'une rivière augmentent rapidement en proportion de la profondeur cherchée, et d'après une estimation géné-

rale que j'ai faite, je ne me hasarderais pas à porter la différence du coût entre une voie navigable de dix et une voie de douze pieds par l'Ottawa, la Matawan, et la rivière des Français, à moins de cinq millions de piastres,—ce qui serait une dépense inutile, puisque la profondeur moindre est évidemment suffisante. Je recommanderais donc que tous les buses d'écluses que l'on construira dorénavant sur l'Ottawa et les autres parties de la route, soient calculés pour une profondeur de dix pieds au moins. Neuf pieds et demi, ou même neuf, répondraient sans doute à tous les besoins pendant longtemps encore ; mais lorsque la plus grande profondeur deviendra nécessaire, qu'on ne soit pas obligé de défaire une maçonnerie solide ou des fondations dispendieuses afin de l'obtenir.

Donc, sur la question du tirant d'eau des navires les mieux adaptés au commerce des lacs supérieurs, que les canaux de l'Ottawa et de Caughnawaga ont pour but commun d'attirer, M. Jervis et moi sommes de la même opinion ; mais quant à ses autres dimensions, tout en admettant qu'il a raison quant à ce qui regarde le dernier de ces projets, je ne puis consentir à les adopter comme également convenables au premier, et cela pour les raisons suivantes :

La route de l'Ottawa possède certaines qualités distinctives qui lui donnent droit à d'autres considérations que celles qui s'appliquent à une simple voie à marchandises. Passant à travers le cœur du pays, elle peut s'enorgueillir de points de vue magnifiques qui, à mesure qu'elle deviendra accessible et connue, ne pourront manquer d'attirer les touristes, tant Européens qu'Américains. Ses eaux consistent en une suite de beaux lacs entre lesquels, à mesure que le pays sera habité et que la civilisation mettra ses ressources à profit, il s'élèvera des relations intérieures, qui créeront un commerce entièrement distinct du monotone trafic routinier de l'ouest, le propulseur suivant le propulseur avec leurs éternels chargements de grain et de fleur. Prohiber pour toujours et délibérément l'usage, sur les eaux de l'Ottawa, du steamer à roues, avec ses cabines supérieures et sa promenade si commodes, serait une faute. Je propose donc de donner aux écluses de l'Ottawa des dimensions telles qu'elles puissent permettre le passage de navires de cette classe, supérieurs sous quelques rapports à ceux qui servent aujourd'hui, comme bateaux à voyageurs, sur les canaux du St. Laurent.

J'ai déjà dit que la grandeur des écluses du St. Laurent est de 200 pieds de long par 45 pieds de large. La hauteur de l'eau sur les buses d'écluses est de 9 pieds. Elles ne sont pas bien proportionnées, étant trop courtes pour leur largeur. Les plus grands des bateaux à voyageurs maintenant en usage,—l'*Arabia*, par exemple,—remplissent si complètement la chambre de l'écluse, qu'il faut des manœuvres considérables pour les y faire entrer et pour fermer les portes derrière eux lorsqu'ils sont entrés. Le passage des écluses est donc beaucoup plus long et plus ennuyeux qu'il ne l'aurait été si on avait donné un peu plus de "jeu" pour le navire. L'on sait très bien, aussi, que ces navires si courts en proportion de leur bau, et qu'avec 25 ou 30 pieds de plus sur la longueur, ils pourraient avoir toute la vitesse nécessaire pour les mettre au rang des plus grands steamers des lacs, tandis qu'aujourd'hui, bien qu'ils aient à lutter contre ces steamers pour le commerce des lacs, ils ne prennent rang qu'avec les bateaux de rivière. Enfin, tandis qu'ils ne sont pas d'une grandeur suffisante pour atteindre le but auquel ils sont destinés, ils sont trop grands pour les écluses des canaux.

Il n'est pas beaucoup probable qu'il faudra jamais beaucoup plus de 45 pieds de bau pour les navires qui seront destinés à combiner les attributs des bateaux de lacs et des bateaux de rivières ; mais en prenant cette largeur comme largeur extrême du navire, l'écluse devrait certainement avoir une largeur en sus, disons de cinq pieds, entre les tourillons des portes, pour leur permettre d'entrer promptement et aisément, et sans qu'ils soient obligés de relever leurs gardes. Pour l'extrême longueur des navires qu'il faudrait recevoir, je prendrai comme modèle le plus grand des propulseurs maintenant en usage sur les lacs supérieurs,

l'*Iowa*. Sa longueur est de 242 pieds, auxquels je propose d'en ajouter huit, pour égaler la longueur de mes écluses.

Avec les additions ci-dessus, les dimensions que je recommande pour les écluses de l'Ottawa sont comme suit :

Longueur entre les buses.....	250 pieds.
Largeur entre les tourillons des portes.....	50 "
Profondeur d'eau sur les buses.....	10 "

Et je pense qu'avec ces dimensions nous avons une écluse bien proportionnée à laquelle on n'aura rien à objecter d'ici à un siècle.

ESTIMATION DU COUT.

Sous toutes circonstances, la création, pour ainsi dire, de plus de 400 milles de navigation intérieure, doit entraîner d'immenses déboursés, et mon estimation des frais d'exécution du projet de navigation de la rivière des Français et de l'Ottawa, sur l'échelle que j'ai tracée plus haut, s'élève à la très forte somme de vingt-quatre millions de piastres, ou environ cinq millions de louis sterling.

La proportion de canalisation réelle n'est pas bien forte ; elle est environ de 20 pour cent moindre (y compris le canal de Lachine) que sur les lignes de navigation de Welland et du St. Laurent. La quantité de matériaux qu'il faudra déblayer et enlever sera aussi moindre, mille pour mille, sur la première que n'en comportaient les dernières de ces entreprises. Jusque là, donc, la moyenne des avantages naturels semblerait être en faveur du nouveau projet, et elle le serait considérablement en réalité, si la formation géologique des régions arrosées par le Haut-Ottawa et son tributaire, la Matawan, et par le lac Nipissing et sa décharge, la rivière des Français, n'était pas telle qu'elle contrebalance toutes les apparentes facilités de construction que présente la route projetée, comparée à celles qui existent.

Les plus grandes difficultés que l'on rencontre sur la première route consistent d'abord dans la dure et inflexible nature de la matière qu'il faut travailler—les rochers granitiques—principalement (suivant la classification de Sir William Logan,) syénite gneissoïde,—syénite et gneiss qui se présentent abruptes, nus et repoussants sur toutes les portions les plus éloignées de la ligne. Sur les sections plus rapprochées, depuis les rapides des Chats jusqu'à Ste. Anne, la formation que l'on rencontre, bien que d'une nature moins impraticable que la première, est encore du roc,—du roc partout.

Le second obstacle qui se présente dans la voie de l'amélioration de ces eaux éloignées, où la plus grande partie de la première et principale difficulté existe, git dans la difficulté d'accès de la région qu'elles traversent, que l'on peut désigner, en autant qu'il s'agit des besoins de la vie humaine, comme improductive, —les défrichements étant nuls ou à peu près dans cette région. C'est là un obstacle qu'il ne faut pas perdre de vue, et qui ajoutera beaucoup au coût de l'entreprise, de même qu'il augmente aujourd'hui les frais de l'exploitation du bois sur le Haut-Ottawa et ses tributaires.

Lorsqu'une aussi légère partie, comparativement, de cette longue chaîne de navigation a été soumise à l'épreuve du relèvement au moyen d'instruments, il n'est certes pas possible de donner une estimation exacte et détaillée de l'étendue des travaux qu'il faudra faire à chaque point d'interruption. Cependant, un examen général, joint aux résultats fournis par ce qui a été fait des relèvements, m'a permis de faire une estimation de la quantité d'excavation qu'il faudra faire telle, qu'en faisant la part de toutes les difficultés connues et de celles qui surgiront probablement, je puis prendre sur moi de porter le coût de l'établissement d'une communication non interrompue entre Montréal et le lac Huron à la somme déjà mentionnée.

Les principaux travaux inclus dans l'entreprise sont, 1^o L'excavation dans le roc ; 2^o les digues ; 3^o les écluses.

J'ai regardé comme excavation dans le roc tous les déblais à faire depuis Ste. Anne en remontant, et j'en ai porté le coût de \$2 à \$4 par verge cube. Je porte les digues, construites d'après la manière canadienne de faire les caissons, en bois et en pierre, à \$4 par verge cube. Une grande partie de la canalisation se fera au moyen de ces digues, et cela sans encourir le désavantage qui résulte si souvent de cette manière d'améliorer la navigation des rivières,—celui d'inonder des terres de valeur. En général, excepté pour la forte élévation artificielle que je propose de donner au lac Nipissing, les eaux ainsi élevées ne baigneront que leurs berges rocheuses à un niveau plus haut sans prendre une expansion beaucoup plus considérable. Les écluses, qui devront être en maçonnerie d'une qualité égale à la meilleure que nous ayons sur nos canaux actuels, sont portées à une moyenne de \$10 par pied de hauteur. Les ingénieurs qui ont eu quelque expérience dans la construction des travaux hydrauliques de ce continent, et surtout ceux qui ont acquis cette expérience sur la navigation de notre noble St. Laurent, en comparant les prix ci-dessus avec le coût réel de travaux semblables ailleurs, trouveront libérale mon estimation du coût probable de la construction des travaux du projet de navigation de l'Ottawa et de la rivière des Français.

Le coût des écluses sur la grande rivière Ottawa ne sera pas peu affecté par la nécessité qu'il y aura de faire de hautes garde-écluses à l'entrée de quelques-uns des canaux, à cause de la grande fluctuation de l'eau,—la différence de niveau entre l'extrême eau haute et l'extrême eau basse s'élevant à 12 pieds en quelques endroits, et sur aucune partie de la rivière elle n'est beaucoup moindre que six pieds.

Avant de terminer sur cette question du coût, je vais dire quelques mots d'un autre sujet qui ne l'affecte pas à un léger degré, savoir, les facilités avec lesquelles on peut se procurer les matériaux nécessaires à la construction.

La formation granitique qui domine sur la plus grande partie de la route, ne fournira probablement pas beaucoup de matériaux pour certaines parties de la maçonnerie des écluses, comme les tourillons, les couronnements, etc., qu'il faut tailler avec beaucoup de soin, bien que le gneiss proprement dit puisse servir à l'intérieur et à plusieurs parties de la surface des murs.

L'île du Grand Manitoulin, dans le lac Huron, qui fait directement face aux bouches de la rivière des Français, abonde en pierre à chaux d'une qualité supérieure. L'on peut facilement tirer de là toute la pierre nécessaire aux travaux de la rivière, et de toutes les dimensions requises,—la pierre de remplissage et celle de certaines parties des ouvrages de surface étant fournie, comme je l'ai dit plus haut, à même les déblais nécessaires pour pratiquer les écluses, ou à très peu de distance. Il est plus que probable qu'une grande partie des matériaux des écluses de la Matawan auraient aussi à être transportés du lac Huron, et cela ne pourrait se faire à des frais raisonnables qu'après que les travaux de la rivière des Français seraient terminés.

Je ne connais que deux endroits seulement, entre la baie Georgienne et le confluent de la Matawan avec l'Ottawa, où l'on trouve de la pierre à chaux : sur "l'île de Fer," (ainsi nommée par M. Murray, assistant géologue,) dans le lac Nipissing, et près de la chute du Talon, sur la Matawan. Mais elle ne se présente, dans aucun de ces cas, en couches d'une étendue suffisante pour promettre un grand secours dans la construction des écluses, excepté en fournissant de la chaux pour les parties de la maçonnerie qu'il ne serait pas nécessaire de faire au mortier de ciment hydraulique.

Pour les travaux de l'Ottawa, depuis la Matawan jusqu'au Portage du Fort, je ne suis pas prêt à dire où l'on pourrait le plus facilement obtenir de la pierre à construction convenable. Il y a cependant des carrières de belle pierre à chaux

dans le lac des Chênes, au-dessous des rapides des Chats, d'où l'on pourra transporter à des frais raisonnables, à mesure que les travaux avanceront en remontant la rivière, les matériaux nécessaires aux améliorations les plus éloignées, comme aux Deux-Joachims, au Rocher-Capitaine, aux Deux-Rivières, etc., pourvu que l'on ne puisse trouver de dépôts plus rapprochés. C'est là le point de vue le plus défavorable sous lequel on puisse présenter cette entreprise. Il est probable que l'on peut trouver des matériaux convenables à des endroits beaucoup plus rapprochés des différents points ci-dessus désignés, et cette partie des améliorations de la Matawan peut aussi être approvisionnée à même des carrières qui ne sont pas très éloignées sur l'Ottawa.

Pour le canal de la Chaudière à Bytown, et pour tous les travaux sur le Bas-Ottawa, l'on peut trouver tout auprès de la pierre à bâtir d'une qualité incontestable.

Après les écluses, les digues sont les parties des travaux qui absorberont la plus grande quantité de matériaux travaillés, mais, heureusement, il ne sera nécessaire dans aucun cas d'aller au loin pour trouver le bois ou la pierre, qui forment les principaux éléments de leur construction. Ces matériaux sont sur les lieux en quantités inépuisables, et il ne faudra pourvoir qu'à la main-d'œuvre pour cette espèce d'ouvrage—dont j'ai porté le coût à un taux aussi élevé que celui qu'a atteint aucun ouvrage de cette nature, que je sache, là où la matière première formait une grande proportion de la dépense.

Les canaux du St. Laurent et de Welland coûtent par mille pas loin de \$150,000

J'ai évalué les 58 milles du canal de l'Ottawa (agrandissement du canal Lachine compris) à plus de \$370,000
par mille, et pour l'enlèvement des battures, dont il est question plus haut, j'alloue deux millions et un quart de plus, portant le coût total à. \$24,000,000
Egal en sterling à £4,931,506

Le but de ce rapport n'est pas de recommander le prélèvement et l'emploi immédiat de ce fort montant de capital. L'exécution du projet de la "navigation de l'Ottawa et de la rivière des Français" doit être un travail graduel et progressif, avançant vers son achèvement à mesure que notre richesse et nos ressources nationales augmenteront.

Ce n'est pas, cependant, le coût monétaire de l'entreprise qu'il sera aussi difficile de surmonter, pour obtenir une considération impartiale de ses mérites, que l'éloignement et l'inaccessibilité actuelle de la région qu'elle traverse. La population de la vallée de l'Ottawa ne forme qu'un atôme dans la population de notre pays, et pour la grande masse du peuple, toute la région arrosée par cette grande rivière et par le bassin du lac Nipissing est une *terra incognita*, que l'on suppose enveloppée dans les frimats et la neige pendant la plus grande partie de l'année, et par conséquent impropre à l'habitation de l'homme civilisé. L'indifférence sur les faits et l'absence de renseignements exacts qui en découle engendrent l'incrédulité. Le nom seul du "Canada" avait coutume, il n'y a que quelques années encore, de faire surgir de pareilles idées dans l'esprit des habitants de New-York et du Massachusetts.

Le projet perd de ses proportions colossales lorsqu'on l'examine par sections séparées. Les canaux du Bas-Ottawa, par exemple, de Bytown à Montréal, n'ont qu'à être agrandis et non pas faits *de novo*. Cette section forme plus du quart de toute la route et embrasse plus du tiers de toute la canalisation.

Au-dessus de la cité d'Ottawa (Bytown), le premier canal, de quatre milles de longueur, pour relier le Bas-Ottawa au lac des Chênes, est depuis longtemps projeté, et de fait il a été voté une somme de deniers pour le commencer. Il n'y a que des difficultés ordinaires à surmonter dans sa construction, et personne de ceux qui connaissent la localité ne peut douter qu'avant longtemps il faudra l'entreprendre et le mettre à exécution.

Plus loin encore se trouve le canal des "Chats"—de trois milles de longueur—pour relier le lac des Chênes au lac des Chats. Ce canal a déjà été commencé, et les travaux, bien que temporairement suspendus, sont bien avancés. L'achèvement de ces deux anneaux de la chaîne rendra la rivière navigable sans interruption sur 55 milles, depuis la cité d'Ottawa, en remontant, jusqu'au Portage du Fort.

Du Portage du Fort au Grand Calumet il faut cinq milles de canal, et de plus deux milles à la Culbute. La construction de ces sept milles ne sera pas plus difficile que celle de la même longueur sur les sections des Chats et de la Chaudière, et ajouteront 78 milles à la continuité de la chaîne, en nous amenant à la tête de la rivière Creuse,—143 milles au-dessus de Bytown, ou 253 milles au-dessus de Montréal,—beaucoup plus que la moitié de la distance entière comprise dans le projet.

La tête de la rivière Creuse, aux rapides des Deux-Joachims, est aussi la tête de la navigation des steamers sur l'Ottawa, et presque le poste le plus avancé des établissements habités.

Il y a quelques petits établissements au-delà, mais bien que l'exploitation du bois se fasse sur un grand pied à une très grande distance en amont de la rivière, le seul moyen de transit est le canot.

Sept milles de canal aux Joachims et au-dessus permettraient au steamer sorti de la forêt, qui vogue maintenant sur la rivière Creuse, de remonter la Matawan, à 305 milles de Montréal; sept milles à la Culbute et au-dessous lui permettrait de descendre dans le lac des Chats. Pour ce qui regarde l'Ottawa elle-même, ces quatorze milles forment donc la seule partie des améliorations qui n'aient pas encore été reconnue, par quelque action décisive de la législature, comme nécessaire à la prospérité du commerce de cette section de la province. Il est difficile de s'imaginer que lorsque le canal à moitié fait des rapides des Chats sera terminé, nous aurons atteint la limite de notre développement dans cette direction.

Quelque éloignée et inaccessible que puisse aujourd'hui nous paraître la région de la Matawan, du lac Nipissing et de la rivière des Français, elle n'est réellement pas d'un accès plus difficile que ne l'était l'étendue de forêt comprise entre Bytown et Kingston lorsqu'elle fut percée pour la première fois, il y a environ trente ans, par le colonel By, pour la construction du canal Rideau; et les obstacles que l'on rencontre ne sont pas, non plus, en général, si on compare ce temps avec le nôtre, plus grands que ceux contre lesquels il a si vaillamment lutté et qu'il a si heureusement surmontés.

La possibilité de construction du canal de Caughnawaga n'est plus aujourd'hui une matière d'opinion. Nous avons des relevements et des estimations du coût qui en placent la possibilité hors de tout doute. Comme conséquence de sa construction les habitants de l'Etat de New-York seraient obligés d'agrandir leur canal Champlain de manière à lui donner des dimensions correspondantes, —ce qui ouvrirait une communication complète par eau entre le St. Laurent, au-dessus de Montréal, et l'Hudson, au-dessus d'Albany, ou en d'autres mots, une navigation à navires directe entre Montréal et New-York par la voie du lac Champlain et de la rivière Hudson. Je ne voudrais pas affirmer qu'il y a parmi nous des hommes commerciaux qui, regardant l'avenir du Canada sous un point de vue large et élevé en relation avec le commerce de l'ouest, doutent pour un moment que cette ligne de communication soit destinée à être établie,—et pourtant elle exigera environ 30 milles de canal de plus que sur la route de Montréal au lac Huron, qui fait l'objet de ce rapport, outre le creusement d'environ dix milles de la rivière Hudson. Il n'y a pas d'incrédulité quant à la possibilité d'exécution du premier de ces projets, même parmi ceux qui doutent de son

utilité, simplement parce qu'il se rattache à une section du pays avec laquelle nous sommes tous plus ou moins familiers,—où la forêt a disparu devant la marche de la civilisation, et où nous n'avons jusqu'ici permis à aucune difficulté d'arrêter nos progrès dans la voie des entreprises.

J'ai déjà dit quelles étaient les dimensions proposées pour les écluses de la navigation de l'Ottawa et de la rivière des Français. Pour les canaux, l'on calcule sur 100 pieds de base dans les grands biez,—60 pieds dans les courts, où les navires ne cherchent pas à se dépasser les uns les autres. Leur largeur à la surface de l'eau, en conséquence de ce que les excavations seraient toutes pratiquées dans le roc, serait d'environ dix pieds plus grande que celle de la base, et leur profondeur serait de dix à onze pieds.

Le creusement complet d'une grande partie des bas-fonds pourrait se faire graduellement, mais, comme je l'ai déjà dit, les buses de toutes les écluses devraient être posés à dix pieds au-dessous du niveau de l'eau basse,—chaque pas qui serait fait vers l'accomplissement de l'entreprise n'étant regardé que comme un chaînon d'un grand projet de navigation uniforme et bien coordonné.

CLIMAT, SOL, ETC.

A chaque camp il a été tenu un registre météorologique exact, en prenant des notes sur la température trois fois par jour. L'on a aussi pris note de la quantité de pluie et de neige tombée. L'appendice B. ci-joint donne le résultat complet de ces observations.

L'hiver de 1856-7 a été plus rigoureux qu'à l'ordinaire par tout le Canada, et l'on verra par les tableaux que le 23 janvier de la dernière année, le mercure est descendu au point où il gèle, 39° zéro Fahrenheit, et le froid en ces occasions était estimé de six à sept degrés plus bas. Ne nous attendant pas à une température aussi rigoureuse, les camps n'étaient pourvus que de thermomètres ordinaires en vif-argent.

La température moyenne de ce mois, le plus froid de tous, a été :

	7 A.M.	2 P.M.	9 P.M.
Sur la Haute-Matawan.....	5.15	6.27	3.87
Sur la Basse-Matawan.....	8.06	8.35	1.03
Sur l'Ottawa au-dessous du Fort William.	6.74	13.00	2.49

Le temps compris dans ces registres s'étend comme suit :

Sur la Haute-Matawan	du 1er novembre 1856	au 15 juin 1857.
Do Basse-Matawan	do	31 mai do
Do l'Ottawa	do	28 fév. 1858.

Nous n'avons donc eu qu'un hiver d'expérience sur la Matawan, et cet hiver a été particulièrement rigoureux. Sur l'Ottawa, dans la région de l'île des Allumettes, les registres embrassent presque deux hivers,—le second, celui de 1857 et 1858, étant, comme par toute la province, beaucoup plus doux en somme que le premier. Par exemple, en janvier 1858, le mercure est tombé aussi bas que 17°. En février, qui est ordinairement le mois le plus froid de l'année, le point extrême où il soit descendu, et cela une seule fois, est 25°. La température moyenne pendant ce mois (en 1858) a été plus rigoureuse que celle du mois correspondant de l'année précédente, qui a été, pour la partie ouest de la province aussi, malgré la rigueur générale de l'hiver, singulièrement douce pour février. Les tableaux indiquent :

Température moyenne, février 1857.....	19° 39'
Do do do 1858.....	11° 74'

Quant à l'effet que peut avoir cette question de la température sur la navigation en en limitant la durée, j'ai pris beaucoup de peine pour m'assurer sur quelle partie de l'année on peut compter pour tenir la navigation ouverte. Les conclusions auxquelles j'en suis arrivé sont que la glace sur la rivière des Français

n'est jamais très forte ; que la rivière est généralement libre avant le 1er mai, et rarement fermée avant décembre. Le lac Nipissing est toujours ouvert durant tout le mois de Novembre, et la glace est rarement assez forte pour porter avant la fin du mois suivant ; mais lorsqu'une fois il est pris, il continue à être fermé jusque fort avant dans le printemps, et on l'a traversé à pied aussi tard que le 15 mai. Cela arrive très rarement ; cependant, l'Indien qui me donnait ce renseignement ne pouvant s'en rappeler qu'un seul exemple. L'on peut dire que la glace se brise ordinairement du 1er au 5 mai sur le lac Nipissing.

La Matawan était complètement libre le 5 mai 1857 qui, comme je l'ai déjà remarqué, suivait un hiver plus rigoureux qu'à l'ordinaire. L'Ottawa est généralement entièrement libre vers le 1er mai, et souvent huit ou dix jours avant cette époque. On se rappellera que les canaux du St. Laurent, au-dessous de Prescott, sont rarement ouverts à la navigation avant le 1er mai.

Grâce à la complaisance du capitaine Cumming, d'Aylmer, sur l'Ottawa, homme d'une longue expérience dans la navigation de cette rivière, je me suis procuré un tableau exact des dates auxquelles la navigation à vapeur s'est ouverte et s'est fermée chaque année depuis onze ans. C'est en 1848 qu'elle s'est ouverte le plus à bonne heure, les bateaux ayant commencé leurs voyages le 18 avril ; et c'est en 1854 qu'elle s'est fermée le plus tard, le 1er décembre. La moyenne des onze ans compris entre 1847 et 1857 inclusivement est comme suit :

Ouverture de la navigation..... 27 avril.

Fermeture do 27 novembre.

Et en général les steamers auraient pu continuer à marcher durant une partie de décembre, si le trafic de la rivière eût permis aux propriétaires de ne pas les mettre en hivernement plus tôt.

La saison du trafic par eau entre Montréal et les lacs de l'ouest est aujourd'hui gouvernée, quant à sa durée, par les époques auxquelles les canaux du St. Laurent—c'est-à-dire ceux de Beauharnais et de Lachine—sont ouverts et fermés. Leur ouverture n'a pas souvent lieu avant le 1er mai, et leur fermeture a rarement lieu après le 30 novembre. L'on remarquera donc, d'après les dates déjà données, relativement à la saison de navigation présumée sur la route de l'Ottawa et de la rivière des Français, soit, du 5 mai au 27 novembre, que la balance du nombre réel de jours de navigation dans l'année ne peut pas être bien forte contre elle, tandis qu'en pratique, et sous le rapport du temps pendant lequel elle peut durer, elle peut prétendre à un avantage sur la route des lacs, parce qu'un navire, grâce à la moins grande distance qu'il aurait à parcourir, pourrait faire au moins trois voyages de plus, durant la saison, entre Montréal et Chicago, par la première que par la dernière route.

En Canada et dans les Etats voisins, la saison de navigation de canal est généralement considérée comme étant de 200 jours. D'après une moyenne pendant huit années, je vois que le canal Welland a été ouvert 209 jours par année (les dimanches ne comptant pas,) et le canal Erié sur le même nombre d'années, de 1850 à 1857 inclusivement, a été ouvert 195 jours par année. Je ne me hasarderai pas à calculer sur plus de 180 jours pour la navigation de la route de l'Ottawa, mais, comme j'ai cherché à le démontrer à la page 11 de ce rapport, elle devrait avoir un avantage de 44 heures pour chaque voyage sur la route du canal Welland, et de 24 heures sur la route de Toronto à la baie Georgienne.

L'appendice C donne les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur les canaux de Welland et d'Erié, et sur les parties du Haut-Ottawa, pendant un certain nombre d'années précédant immédiatement la présente.

Sous le rapport de ses capacités agricoles, la vallée de l'Ottawa offre un contraste frappant, mais défavorable, avec l'aspect presque uniformément fertile du pays qu'arrose le St. Laurent et qui borde les grands lacs.

De Ste. Anne en remontant, le Bas-Ottawa offre des aspects variés de belles terres cultivables et de majestueuses montagnes.

De même sur la partie supérieure de la rivière, sur une étendue de plus de 100 milles au-dessus de la cité qui porte son nom, le voyageur rencontre une bonne proportion de terres bien cultivées et d'habitations aisées, ainsi que de grandes étendues de terres incultes qui récompenseraient bien les frais et le travail de défrichement.

Depuis l'extrémité occidentale du comté de Renfrew, le dernier avant-poste des établissements explorés sur le côté sud, la rivière est bordée de hautes collines de sable ou de chaînes de rochers élevés et sombres. Des forêts de pins, dont les gros billots ont déjà presque tous été choisis et tirés, dominant partout, excepté à ux endroits où le froid et aride granit refuse la maigre nourriture qui suffit à la croissance du sapin de Norvège, ou à son plus dur compagnon le bouleau blanc.

Cependant, le voyageur qui juge du pays seulement d'après ce qu'il en peut voir de son canot lorsqu'il descend la rivière, ne peut se faire une juste idée de son adaptation aux usages de la civilisation. Le pire est sur les deux bords de la rivière. L'intérieur possède de grandes étendues de terres à bois dur dans les vallées des montagnes, sur le côté nord, ou qui s'avancent en larges ceintures vers la région des lacs sur le côté sud.

Pourtant, le chroniqueur impartial, lorsqu'il a terminé son tour sur la rivière, doit dire que dans son opinion la nature de la vallée de l'Ottawa ne vaut pas ou n'est pas d'un caractère aussi engageant que la vallée du St. Laurent, avec son fertile sol d'alluvion et ses magnifiques campagnes à blé ; mais, ayant foi dans l'avenir du pays, il prédira en même temps que la destinée qui attend la première section n'est nullement inférieure, sous le rapport de l'importance nationale, à celle de la région plus favorisée, par le sol et le climat, qui constitue la seconde section, et qu'avec notre grande rivière du nord pour épine dorsale, le Canada devra graduellement prendre cette force et cette vigueur que la longueur sans largeur ne peut jamais donner. Jusqu'à présent nous ne représentons qu'un établissement de frontière éclairci, bordant une côte exposée et découverte de 1000 milles de long, mais notre position sur la carte du continent est une position distincte et spéciale. Les lacs et le noble St. Laurent marquent notre limite d'expansion au sud, et les régions polaires nous bornant en arrière, nous sommes les "hommes du nord" de l'Amérique. Notre développement national peut être lent, mais il sera durable et sain. Le surplus de la population des îles britanniques peut trouver ici, pendant des siècles encore, un champ pour son génie et son industrie, et transplantant avec elle sur un sol ami les lois et les principes de la mère-patrie, ici

" Sa liberté peut à jamais rayonner calme et sereine."

Un trait frappant de la conformation de l'Ottawa est la concentration de la plus grande partie de sa descente dans des rapides courts et abrupts, ou dans des chutes presque perpendiculaires, à des distances de quinze à vingt milles les uns des autres, sur toute l'étendue comprise dans le plan d'amélioration projetée, — formant partout des pouvoirs d'eau d'une application particulièrement facile aux fins des manufactures et d'une étendue illimitée. Dans la cité d'Ottawa seulement les pouvoirs d'eau défient presque le calcul ; le volume entier de la puissante rivière s'élançe ici par-dessus une digue naturelle de quarante pieds de hauteur, tandis que deux grands tributaires viennent se jeter dans le bassin formé au-dessous de la cataracte. Le Rideau, qui vient du sud, tombe perpendiculairement d'une hauteur de 54 pieds. Sur le côté nord, la rivière Gatineau arrive, en offrant une quantité innombrable d'emplacements de moulins à mesure qu'elle s'avance à travers la forêt vierge.

Cette jeune cité, la métropole future du Canada-uni,—peut-être de l'Amérique Britannique du Nord unie,—lorsque la navigation de l'Ottawa et de la rivière des Français sera établie, sera de 100 milles plus près de Chicago que ne l'est Buffalo par eau, et avec un embranchement du chemin de fer Grand Tronc qui irait directement à Montréal, et le pont Victoria terminé, elle serait aussi de 30 milles plus près d'un port de l'Atlantique (Portland), et cela par une ligne de chemin de fer continue, que Buffalo, la "Cité Reine du lac Érié," ne l'est de New-York.

La région de l'Ottawa abonde en minerais de fer de la plus riche qualité. Ses forêts de pin sont inépuisables. Ses puits d'eau, comme je l'ai déjà dit, sont non seulement illimités sous le rapport de la capacité, mais peuvent être utilisés partout et dans toute leur étendue sur toute la route. L'ouverture de cette navigation projetée amènerait cette grande puissance manufacturière à une proximité comparative des greniers du lac Michigan, et serait immédiatement utilisée en servant à la préparation des céréales de l'ouest pour les marchés de l'est. Avec une pareille combinaison d'avantages possédés ou en perspective, il n'est certainement pas difficile de croire que la vallée de l'Ottawa est destinée non seulement à être l'atelier du Canada, mais encore l'une des principales régions manufacturières de l'Amérique.

La région qui borde la Matawan, le lac Nipissing et la rivière des Français est d'une nature qui se rapproche beaucoup de celle des sections les plus reculées de l'Ottawa ; tout ce que l'on en voit de l'eau est rude et nu, mais dans l'intérieur il y a de grandes étendues de bonnes terres. Toute cette région est magnifiquement arrosée et parfaitement salubre ; les fièvres de toutes sortes, ces fléaux des nouveaux établissements formés dans les riches terrains d'alluvion qui bordent les grands lacs, et des prairies de l'ouest, y sont tout à fait inconnues. Enfin, comme les autres régions granitiques de ce continent, celles du Canada sont capables de produire et de supporter une race d'hommes forts, industriels, entrepreneurs et qui ne comptent que sur eux-mêmes.

J'ai déjà dit qu'en étudiant l'importante question qui m'était soumise par les commissaires des travaux publics, je n'avais pas l'intention d'entasser de nombreuses statistiques, croyant que je suivrais mieux mes instructions en me bornant principalement à acquérir les matériaux nécessaires pour me permettre de prononcer sur la possibilité de l'entreprise, et j'espère avoir réussi jusqu'à un certain point à faire voir que l'intérieur de notre pays n'était pas tout à fait dénué d'espérance d'avenir. Je laisse à ceux qui font des lois qui gouvernent le mouvement du commerce de l'ouest le sujet de leurs études, le soin d'estimer jusqu'à quelle hauteur s'élèverait la position commerciale du Canada s'il était ouvert, au cœur de son domaine, une communication par eau non interrompue, plus courte par centaines de milles qu'aucune de celles qui existent ou qui pourront jamais exister, entre la côte de l'Atlantique et la plus grande étendue de pays fertile qui soit au monde.

Avec le commerce d'un continent qui descend les vallées de nos deux grandes rivières (par chemin de fer aussi bien que par eau) et se concentre à Montréal, cette ville et Québec ne peuvent manquer de devenir les principaux entrepôts des marchandises pour le nord et l'ouest, et nos lignes de l'est qui les relient l'une à l'autre et avec la mer cesseront alors d'être stigmatisées comme des tronçons improductifs de notre chemin de fer national.

En terminant ce rapport, je me permettrai de remarquer que le relèvement, commencé dans l'intention d'en obtenir des résultats étendus et positifs, ayant été arrêté inopinément, reste nécessairement dans un état imparfait. Cependant, j'ai pris les plus grands soins pour fixer en terre, d'une manière permanente, les principaux points de la triangulation, afin que d'ici à quelques années les différents points où les travaux ont été commencés et arrêtés puissent être en tout tems repris et continués sans qu'il soit nécessaire de recommencer le relèvement,

avec les instruments, de terrains qui ont été levés avec soin, et le sondage d'eaux dont la profondeur a été constatée avec la plus grande exactitude.

Mon principal assistant dans la direction générale des relevements a été M. James Stewart, dont l'habileté et l'expérience comme ingénieur hydrographe sont connus depuis longtemps du département. M. George H. Perry avait la charge immédiate de la section comprise entre le Fort William et le Portage du Fort, et pendant deux hivers rigoureux et un été brûlant il a déployé la plus infatigable énergie et le plus grand zèle dans la poursuite des travaux. Les deux partis occupés sur la Matawan étaient sous les ordres de M. H. Munro Mackenzie et de M. Robert Shanly respectivement; le premier a terminé l'arçage et les sondages de la rivière Matawan, depuis son embouchure jusqu'à la tête du lac Talon, et tous ses divers aspects lui sont très familiers sur cette distance de 26 milles.

Le dernier connaît intimement la rivière sur toute sa longueur, ayant tiré les niveaux partout et fait le relèvement de ses sections supérieures ainsi que de la langue de terre qui divise ses eaux de celles qui coulent vers l'ouest; il connaît aussi parfaitement la topographie du plateau du sommet et des côtes adjacentes du lac Nipissing.

Tous ceux que je viens de nommer prenaient le plus grand intérêt aux travaux, continuant, malgré les fatigues de la vie de camp au milieu des forêts,—le thermomètre variant de 45° au-dessous à 97° au-dessus de zéro,—à remplir les devoirs qui leur étaient assignés avec un zèle, une habileté et une patience que j'ai beaucoup de plaisir à reconnaître.

Le tout est respectueusement soumis, et

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) W. SHANLY.

T. A. Begly, écr.,

Secrétaire des travaux publics,

Toronto.

APPENDICE A.

DESIGNATION des eaux sur la route de la rivière des Français à Ottawa—Lac Huron à Montréal.

Noms des lacs, rivières et rapides.	Détails.			Totaux.	
	Distance en milles.	Élévation en pieds.	Chute en pieds.	Distance de Montréal.	Élévation au dessus du flux et reflux.
<i>Lac Huron</i>.....	..	..	..	430	572
Rivière des Français (eau tranquille)	1 $\frac{3}{4}$	..	..	428 $\frac{1}{2}$	572
Les Petites Dalles .....	..	6 $\frac{1}{2}$	..	428 $\frac{1}{2}$	578 $\frac{1}{2}$
Rivière des Français (eau courante)	16	1 $\frac{1}{4}$	..	412 $\frac{1}{2}$	599 $\frac{1}{2}$
Grand Saut au Récollet .....	..	7	..	412 $\frac{1}{2}$	586 $\frac{1}{2}$
Rivière des Français (eau courante)	13	1 $\frac{1}{2}$	..	394 $\frac{1}{2}$	488
Rapide Grande Fausse-Isle au rapide Des Pins	4	18	..	390 $\frac{1}{2}$	606
Rivière des Français (eau tranquille)	9	..	..	381 $\frac{1}{2}$	606
Rapide de la Chaudière	$\frac{1}{2}$	26	..	381	632
<i>Lac Nipissing</i>	30	..	..	351	632
Rivière de Vase (eau tranquille)	1	..	..	350	632
do (eau courante)	$\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	..	349 $\frac{1}{2}$	637 $\frac{1}{2}$
Rapide .....	..	9 $\frac{1}{2}$	..	349 $\frac{1}{2}$	647
Rivière de Vase (eau tranquille)	$\frac{1}{2}$	..	..	349	647
Rapide .....	..	4	..	349	651
Rivière de Vase (eau courante)	1	1 $\frac{1}{2}$	..	348	651 $\frac{1}{2}$
Creek (eau courante)	1 $\frac{1}{2}$	5	..	346 $\frac{1}{2}$	656 $\frac{1}{2}$
Rapide .....	..	2 $\frac{1}{2}$	..	246 $\frac{1}{2}$	658 $\frac{1}{2}$
Lagoon	$\frac{1}{2}$	..	..	346	658 $\frac{1}{2}$
<i>Portage</i> { Sommet	$\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	..	345 $\frac{1}{2}$	657
De là au lac à la Truite (distance environ 400 pds.) .....	..	..	12	345 $\frac{1}{2}$	655
Lac à la Truite, joignant le rapide au lac à la Tortue	12 $\frac{3}{4}$	..	1 $\frac{1}{2}$	332 $\frac{3}{4}$	653 $\frac{3}{4}$
Rivière Matawan—Rapides et étendues d'eau tranquille	4 $\frac{1}{2}$	..	31 $\frac{1}{2}$	328 $\frac{1}{2}$	622 $\frac{1}{2}$
Lac Talon	7	..	..	321 $\frac{1}{2}$	622 $\frac{1}{2}$
Chute Talon	$\frac{1}{2}$	..	42 $\frac{1}{2}$	321 $\frac{1}{2}$	579 $\frac{1}{2}$
Lac des Anguilles	1 $\frac{1}{2}$	..	..	320	579 $\frac{1}{2}$
Rivière Matawan—Rapides et étendues d'eau tranquille	1 $\frac{1}{2}$	..	21 $\frac{1}{2}$	318 $\frac{1}{2}$	558 $\frac{1}{2}$
Rapide et Chute des Paresseux	$\frac{1}{2}$	..	3 $\frac{1}{2}$	318 $\frac{1}{2}$	524 $\frac{1}{2}$
Lac des Aiguilles	3	..	..	315 $\frac{1}{2}$	524 $\frac{1}{2}$
Rapide des Aiguilles	$\frac{1}{2}$	..	6	315	518 $\frac{1}{2}$
Rivière Matawan (eau courante)	1 $\frac{1}{2}$	..	$\frac{1}{2}$	313 $\frac{1}{2}$	517 $\frac{1}{2}$
Rapide de la Rose	$\frac{1}{2}$	..	6	313 $\frac{1}{2}$	511 $\frac{1}{2}$
Rivière Matawan (eau tranquille)	$\frac{1}{2}$	..	..	313 $\frac{1}{2}$	511 $\frac{1}{2}$
Rapide des Epines	$\frac{1}{2}$	..	6	313	505 $\frac{1}{2}$
Lac Plein Chant	5 $\frac{1}{2}$	..	..	307 $\frac{1}{2}$	505 $\frac{1}{2}$
Rivière Matawan, Rapides et eau tranquille jusqu'à l'emb.	2 $\frac{1}{2}$	..	20 $\frac{1}{2}$	305	485
Rapides sur l'Ottawa à l'embouchure de la riv. Matawan	2	..	5	303	480
Rivière Ottawa (eau courante)	17	..	9	286	471
Rapides de La Veillée et des Deux Rivières	3	..	32	285	439
Rivière Ottawa (eau courante)	10	..	5	273	434
Rapide du Rocher Capitaine	2	..	45	271	389
Rivière Ottawa (eau courante)	16	..	8	255	381
Rapide des Joachims	2	..	28	253	353
Rivière Ottawa (Rivière Creuse) courant perceptible au pied du Rapide des Joachims seulement	23	..	2	230	351
do (eau courante)	14	..	1	219	350
Rapides de la Culbute de de L'Islet	2	..	18	217	332
Rivière Ottawa (par le chenal du lac Coulonge et du Calumet, eau courante)	42	..	7	175	325
Rapides Grand Calumet	2	..	56	173	269
Rivière Ottawa—Rapides et étendues d'eau courante jusqu'au Portage du Fort	8	..	42	165	227
Lac des Chats	18	..	1	147	226
Rapides des Chats	3	..	50	144	176
Lac des Chènes	28	..	..	116	176
Rapides Chaudière	6	..	67	110	109
Rivière Ottawa (eau tranquille)	54	..	..	56	109
Long Sault, chute à Blondeau et Rapides de Carillon	12	..	48	44	61
Rivière Ottawa (lac des Deux-Montagnes, eau tranquille)	20	..	..	24	61
Rapide St. Anne	$\frac{1}{2}$	..	3	23 $\frac{1}{2}$	58
Lac St. Louis	15	..	..	8 $\frac{1}{2}$	58
Canal de Lachine à Montréal	8 $\frac{1}{2}$	..	45	0	13

APPENDICE

EXTRAIT du registre de la température,

Jour du mois.	1856.									
	Novembre.					Decembre.				
	Température.		Pouces.			Température.		Pouces.		
	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.
1	32½	30	39	...	...	14½	27	26½	...	...
2	33	39½	44	...	...	6	12	8	...	...
3	33	38½	41	0.70	...	14	16½	10	...	...
4	35	36	24	0.90	...	4	4	10	...	...
5	18	25	16	...	...	10	16	12	...	...
6	24	27	32	...	...	8½	20½	12	...	...
7	24	45½	48	...	...	1	5	5½	...	...
8	51	30½	24	0.70	0.10	0	13	5	...	...
9	17½	27½	25	...	...	5	17½	10½	...	...
10	24	35½	30	...	...	15	20	25	...	...
11	30	37	30	0.90	...	27	35	35	0.20	...
12	32	38	28	...	...	31	32	29	...	...
13	27½	32½	33	...	...	19	19½	17	...	...
14	24	30½	29	...	...	15	18	7	...	...
15	22	29½	29½	...	...	9	3	15	...	...
16	28	31	20½	1.20	...	6	7	8	...	...
17	21	28	26½	0.70	...	23	14½	27½	...	...
18	24	28	19	...	...	34	11	22	...	...
19	22	26	23	...	...	6	2½	6	...	...
20	23	30	30	...	...	24½	30½	18	...	...
21	23	34	34	...	...	3	11	12½	...	...
22	32	34	45	0.30	...	15	15½	10	...	...
23	32	40½	42	...	...	3½	9½	4	...	...
24	33	38	32	...	...	2	8	8	...	...
25	30½	31	30	2.10	...	8	3	5	...	...
26	29	33	26	1.50	...	6	11½	3	...	...
27	30	29	20	0.20	...	6	11½	9	...	...
28	7	21	14½	...	...	9	14½	16	...	...
29	15	28	19	1.00	...	16½	21	21½	...	...
30	18½	19½	5	...	...	18	20	23	...	...
31	...	...	...	...	...	22	27	22	...	...
			2.60	8.40	...	0.20	23.10	...	1.85	...
	2.727	32.50	28.63	...	...	5.89	14.53	8.81	...	...
		29.47	...	...	...	9.74	...	...	...	...
			...	...	...	0.92	...	...	19.39	...

B.

etc., tenu en haut de la rivière Matawan.

Jour du mois.	1857.																			
	Mars.					Avril.					Mai.					Juin.				
	Température.		Pouces.			Température.		Pouces.			Température.		Pouces.			Température.		Pouces.		
	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.
6	16½	4	...	0.10	13	22½	8½	...	1.00	40½	47	42½	0.10	...	53	63½	54	0.84	...	
15	33	7½	...	...	11	27	17	...	...	39	39	34½	...	...	55	55	47½	0.22	...
16	16	15½	...	...	1.50	12	41½	29	...	37	62½	33	...	...	47	56	44	0.05	...
29	29	21	...	...	0.20	34½	43	27½	...	39	63	40½	...	...	44	53	40	0.01	...
32	32	19½	...	...	1.75	40	44	30	1.00	0.10	32½	35½	...	0.50	44	53	48	0.05	...
10	10	1	...	...	0.10	13	22	11	...	3.50	35	42	35	...	48	64	49	0.35	...
9	6½	9	...	...	...	12	33½	13	...	0.50	35	63½	35½	...	49	73	50	...	...
15	15½	5	...	...	...	23	29	27	...	1.50	35	69½	44	...	60	73	57	0.05	...
11	14	9	...	...	1.00	30	44	20½	...	...	43	72½	53	0.35	59	83	57	...	...
14	9	6	...	...	...	27	43	30½	...	...	36	31	25	0.25	62	79	57	...	...
3	17	14	...	...	0.20	25	43	29	...	...	19	43	28½	...	58	71	60	...	...
11	31	25	...	...	...	31	50	20½	...	...	30½	61	32	...	54	71	58	...	...
3	14	25	...	...	...	27½	53½	30	...	...	37	71	39	...	56	67	44	...	...
23	31	9	...	...	1.00	37	51	35	...	...	47	60	46	...	49	64	44	...	...
2	33	14	...	...	...	33	45½	28½	...	0.30	49	70½	48	...	56	66	57	...	...
10	41½	27½	...	...	...	34½	33	25	...	0.30	43	50	34	0.10	57	60	53	0.10	...
19	35	16	...	...	0.30	30	43	26	...	...	42½	61	41	...	53	53	53	1.32	...
20	28	23	...	...	3.75	27	42½	33	...	...	46	64	40	...	NOTE.—Ce registre ne va qu'au 17 juin à cause de l'interruption de l'exploration de la rivière Matawan.				
18	37	26	...	...	...	38	34½	32½	...	0.50	47	56	29	...					
16	44	30½	...	...	...	34½	43	34	...	0.15	51½	70	49	...	...	...	...	...	...
30	40	24	...	...	1.75	35½	59½	41	...	...	58	84	49½	...	...	...	...	...	...
16	48½	32½	...	...	...	33	47	33	...	...	50	81½	54½	...	...	...	...	...	...
34	37½	35	0.10	...	...	29	48	33	...	...	52½	84	56½	...	...	...	...	...	...
31	33½	27	...	...	1.50	33	49½	31	...	...	61	86	60	...	...	...	...	...	...
21	31	23½	...	...	1.00	33½	51	29	...	...	55	79	51	...	...	...	...	...	...
22	42	30½	...	...	0.25	35	62	37½	...	...	52	69	59	...	...	...	...	...	...
27	47	33	...	...	...	33½	30½	32½	...	0.70	60	67	56	0.35	...	...	...	...	...
32	41	32	...	...	...	26½	37½	27½	...	...	58	57	47	0.10	...	...	...	...	...
33	46	27	...	...	...	31	50½	27	...	...	44½	53	47	0.26	...	...	...	...	...
25	44½	27	...	...	...	29	62½	32½	...	...	47	67	47	0.30	...	...	...	...	...
27	56½	36	...	...	...	...	...	...	...	...	45	65½	56	...	...	...	...	...	...
			0.10	14.40	1.00	8.55	1.81	5.70	Pluie et neige chaque mois.				
	11.74	30.87	17.82	28.07	43.08	28.12	44.11	62.10	43.94	Moyenne de la température.				
			Moyenne de la température chaq. m.				
			20.14	33.09	50.05

APPENDICE

EXTRAIT du registre de la température,

Jour du mois.		1856.														
		Novembre.					Décembre.									
		Température.		Pouces.		Température.		Pouces.		Température.		Pouces.				
		7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.
1	32	37	29	...	0:50	9	30	26	...	0:30	18	25	20	...	0:40	
2	33	51	43	...	...	13	14	6	...	0:20	16	23	19	...	1:00
3	33	33	43	0:60	...	12	13	11	...	2:10	18	25	18	...	2:30	
4	35	37	27	0:80	...	11	10	9	...	...	13	15	3	...	0:30
5	18	25	19	...	1:30	11	11	11	...	...	16	0	19	...	12
6	25	40	33	...	...	15	18	11	...	1:70	34	5	26	...	...
7	32	46	37	...	...	10	10	6	...	...	24	10	23	...	44
8	51	33	23	0:70	0:20	4	13	3	...	0:10	32	6	18	...	35	
9	17	31	24	...	...	4	4	4	...	...	5	5	21	...	17
10	23	40	30	...	...	6	25	19	...	...	15	19	5	...	0:50
11	25	33	31	...	1:40	29	34	34	0:20	0:30	12	3	17	...	2	
12	32	37	30	...	...	33	33	31	0:10	0:10	20	21	21	...	0:10
13	27	34	33	...	0:30	20	21	14	...	...	21	19	13	...	0:50
14	23	34	27	...	...	13	17	16	...	6:30	4	6	3	...	10
15	19	33	30	...	...	8	1	15	...	0:90	16	0	18	...	37
16	23	33	29	...	1:80	8	8	8	...	0:30	0	20	15	...	0:60	
17	20	29	25	...	0:90	22	12	24	...	...	12	12	18	...	0:60
18	24	31	25	...	0:20	36	13	24	...	...	40	4	17	...	...
19	21	27	22	...	...	13	2	4	...	1:60	11	14	4	...	...
20	21	32	29	...	0:05	12	30	22	...	1:90	0	9	6	...	2:60	
21	23	42	30	...	...	13	14	11	...	1:00	9	14	11	...	1:70
22	37	41	37	0:40	...	13	14	8	...	...	...	...	...	...	...
23	30	40	33	...	0:05	4	1	9	...	...	...	...	...	...	...
24	30	39	32	...	...	5	5	0	...	...	...	...	...	...	...
25	30	39	30	...	4:00	3	3	3	...	0:20	...	...	...	...	...
26	30	31	30	...	2:40	7	12	7	...	1:10	...	...	...	...	...
27	28	30	31	...	1:10	9	14	4	...	...	2	11	...	...	...
28	5	24	15	...	...	9	14	14	...	3:10	5	9	...	...	...
29	12	23	32	...	0:30	15	22	19	...	1:30	...	21	...	...	...
30	20	20	7	...	0:50	18	29	33	...	0:90	23	6	4	...	...
31	...	...	...	...	...	21	27	22	...	1:00	4	15	5	...	1:20
		26:73	34:13	28:27	...	4:97	14:87	9:39	...	8:06	8:35	1:03	...	13:57	25:86	19:07
		29:71	9:74	0:25	19:17

B.

etc., tenu au bas de la rivière Matawan.

Jour du mois.		1857.															
		Mars.					Avril.					Mai.					
		Température.		Pouces.		Température.		Pouces.		Température.		Pouces.		Température.		Pouces.	
		7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	
8	21	2	...	...	14	21	8	...	1:00	39	52	40	0:20	...	
9	16	16	...	...	13	31	17	...	...	36	41	34	...	...	
10	19	16	...	0:30	18	45	31	...	0:40	36	58	30	...	...	
11	29	18	...	...	34	50	26	...	...	34	67	45	...	...	
12	31	26	...	1:60	38	48	35	0:60	...	32	37	32	0:12	5:00			
13	18	1	...	...	14	18	15	...	5:20	33	43	33	...	1:60	
14	10	10	...	...	11	29	20	...	...	33	67	32	...	...	
15	20	20	...	...	21	27	24	...	...	30	69	44	...	...	
16	9	27	...	...	23	41	26	...	...	30	72	49	0:60	...
17	15	17	...	0:30	32	47	32	...	...	36	32	25	...	0:80	
18	9	17	...	...	20	46	29	...	...	20	40	28	...	...	
19	25	25	...	...	21	53	25	...	...	26	50	33	...	...	
20	32	32	...	...	24	61	25	...	...	34	64	35	...	...	
21	7	7	...	...	32	48	34	0:05	...	32	68	42	...	...	
22	7	37	...	...	34	47	30	0:32	...	45	62	44	...	...	
23	38	37	...	...	37	47	30	...	0:40	37	57	32	...	2:00	
24	34	38	...	...	38	48	28	...	...	35	63	35	...	...	
25	25	34	...	...	34	47	30	...	...	35	57	38	...	...	
26	21	34	...	...	34	47	30	...	...	35	63	35	...	...	
27	19	26	...	...	33	43	34	...	...	35	57	38	...	...	
28	29	26	...	...	34	35	33	0:50	0:40	40	63	36	...	...	
29	9	42	...	...	33	43	34	0:04	...	43	67	37	...	...	
30	28	24	...	2:20	35	61	38	0:05	...	47	67	38	...	...	
31	13	48	...	...	33	43	34	...	...	48	80	48	...	...	
1	32	34	...	0:04	30	44	32	...	...	49	75	44	...	...	
2	32	36	...	0:30	30	50	30	...	...	52	20	49	...	...	
3	30	33	...	2:20	31	44	32	...	...	49	75	44	...	...	
4	30	36	...	0:30	31	50	30	...	...	52	20	49	...	...	
5	31	35	...	0:10	31	51	28	...	...	55	75	44	...	...	
6	21	45	...	...	24	54	36	...	...	...	...	...	...	...
7	26	48	...	...	34	37	32	0:64	...	...	...	...	...	...
8	31	44	...	...	27	38	25	...	...	...	...	...	...	...
9	31	44	...	...	30	42	24	...	...	...	...	...	...	...
10	17	46	...	...	30	59	28	...	...	...	...	...	...	...
11	19	52	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		...	...	0:04	11:90	...	...	2:20	7:40	Pluie et neige chaque mois.				
		9:34	32:13	15:23	...	26:13	42:60	23:20	...	Moyenne de la température.							
		20:10	...	...	...	32:31	...	...	...	Moyenne de la température de chaq. m				

NOTE.—Ce registre ne va qu'au 17 juin, à cause de l'interruption de l'exploration de la rivière Matawan.

APPENDICE

EXTRAIT du registre de la température, etc., tenu sur

Jour du mois.	1857.																			
	Juillet.					Août.					Septembre.					Octobre.				
	Température.		Pouces.			Température.		Pouces.			Température.		Pouces.			Température.		Pouces.		
	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.
1...	70	72	70	0.40	...	64	82	76	...	...	60	84	70	...	...	33	51	40	0.07	...
2...	60	72	70	...	...	64	86	70	0.30	...	62	82	68	...	...	30	49	38	...	...
3...	64	70	72	...	...	64	90	74	...	...	66	82	68	...	...	32	54	49	...	...
4...	60	86	78	...	...	68	91	75	...	...	68	80	72	...	...	33	59	52	...	...
5...	70	74	78	...	...	68	88	68	0.10	...	68	76	56	0.40	...	43	57	48	...	...
6...	80	84	66	...	...	64	81	71	...	...	54	54	45	...	...	48	66	52	...	...
7...	70	72	65	...	...	65	82	73	...	...	45	64	45	...	...	43	58	42	...	...
8...	70	86	70	...	...	69	82	69	...	...	50	69	59	...	...	34	69	60	...	...
9...	72	86	70	...	...	70	84	67	...	...	60	73	64	0.15	...	30	60	48	...	...
10...	60	87	72	...	...	66	80	70	0.35	...	66	82	78	0.10	...	50	58	47	...	...
11...	70	99	70	...	...	70	80	55	0.05	...	70	62	58	0.15	...	33	66	53	...	...
12...	74	99	80	...	...	51	68	62	...	...	56	66	59	0.05	...	43	63	60	...	...
13...	72	99	80	...	...	60	68	68	1.20	...	60	81	64	0.05	...	49	62	51	0.06	...
14...	60	99	80	...	...	70	72	62	0.05	...	60	68	58	0.05	...	38	56	50	...	...
15...	60	85	70	1.30	...	65	77	62	...	...	57	66	54	...	...	44	56	43	0.06	...
16...	70	80	60	...	...	60	81	57	...	...	50	61	50	0.30	...	30	49	44	...	...
17...	62	80	72	...	...	59	81	57	...	...	49	58	40	...	...	36	52	43	0.04	...
18...	74	80	70	...	...	58	68	68	0.40	...	42	70	50	...	...	40	45	34	0.36	...
19...	60	82	72	1.00	...	69	70	64	0.15	...	50	75	55	...	...	32	33	30	0.12	...
20...	62	82	60	...	...	62	73	59	...	...	45	64	47	...	...	30	36	33	...	...
21...	70	82	72	1.10	...	61	64	64	0.40	...	52	55	52	0.30	...	25	45	35	...	...
22...	60	77	56	...	...	64	68	62	0.15	...	58	56	48	...	...	31	53	44	...	...
23...	64	80	70	0.60	...	50	71	56	...	...	64	74	60	...	...	38	52	46	...	...
24...	64	78	70	...	...	50	71	63	...	...	64	82	64	...	...	32	58	48	0.08	...
25...	69	83	73	...	...	57	83	63	...	...	66	86	50	...	...	38	43	33	...	...
26...	74	92	76	...	...	63	83	69	...	...	58	82	77	...	...	27	45	43	...	...
27...	72	90	82	...	...	59	80	69	0.40	...	60	58	45	...	...	38	46	35	...	...
28...	76	78	62	0.30	...	67	80	64	...	...	45	50	43	0.55	...	34	40	36	...	...
29...	66	76	69	...	...	60	78	66	...	...	43	55	35	0.25	...	34	44	43	...	...
30...	66	80	73	...	...	58	66	58	...	...	...	...	...	...	...	34	40	43	...	...
31...	68	85	70	...	...	56	60	58	...	...	...	...	...	...	...	37	47	43	0.05	...
Moyenne de la température de l'année 1857.																				
42.79																				

42.79 Moyenne de la température de l'année 1857.

B.

l'Ottawa, entre le Fort William et le Portage du Fort.

Jour du mois.	1858.															
	Novembre.				Décembre.				Janvier.				Février.			
	Température.		Pouces.		Température.		Pouces.		Température.		Pouces.		Température.		Pouces.	
	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Pluie.	Neige.	
1...	36	42	42	...	...	42	40	36	...	...	25	25	17	...	...
2...	36	50	40	...	...	34	42	38	...	...	14	28	19	...	...
3...	35	41	33	...	...	26	23	20	...	...	10	32	29	...	...
4...	24	41	31	...	...	18	26	22	...	...	34	47	41	...	...
5...	33	45	42	...	...	11	24	17	...	...	13	18	13	...	...
6...	45	60	46	0.22	0.70	9	19	25	...	0.10	5	17	13	...	...
7...	38	50	42	...	...	35	44	35	...	...	...	11	13	...	...
8...	43	44	42	0.23	...	32	42	31	...	...	17	19	15	...	...
9...	46	56	42	0.61	...	32	31	37	0.20	...	13	32	27	...	...
10...	36	43	35	0.73	...	34	31	15	...	...	5	31	20	...	...
11...	34	40	32	...	...	12	16	10	...	...	23	30	21	0.18	...
12...	33	40	33	0.03	...	5	30	23	...	...	13	21	7	...	...
13...	34	32	23	0.10	...	27	40	39	...	...	9	23	25	0.20	...
14...	19	27	23	...	...	36	37	35	...	...	9	23	27	...	...
15...	26	38	35	...	...	12	28	23	...	...	14	23	22	...	...
16...	31	39	32	...	...	28	36	34	0.20	...	23	31	15	1.20	...
17...	33	35	33	...	1.00	33	44	37	...	...	1	10	...	...	...
18...	30	33	32	...	1.40	36	33	22	0.70	...	2	15	3	...	...
19...	34	42	37	1.4	...	10	12	7	...	...	6	24	16	...	...
20...	24	26	22	...	...	8	22	17	...	...	14	32	28	...	...
21...	19	30	32	0.30	...	18	32	30	...	...	12	34	16	...	...
22...	28	25	24	...	...	26	29	22	2.30	...	9	20	4	...	...
23...	24	28	16	4.20	...	21	30	30	0.80	...	6	27	14	...	...
24...	16	16	...	1.50	...	8	11	4	...	...	9	32	31	...	...
25...	3	13	13	...	...	6	12	4	...	...	34	39	38	0.10	...
26...	15	26	27	...	...	8	16	12	...	...	40	46	38	0.09	...
27...	15	40	36	...	...	6	18	12	...	...	18	17	14	...	...
28...	35	46	38	...	...	26	36	32	...	...	11	19	22	...	...
29...	38	41	37	...	...	20	30	26	...	...	22	24	25	...	...
30...	34	40	44	0.20	...	22	29	27	0.70	...	9	11	8	...	...
31...	...	...	...	...	...	30	31	23	4.50	...	10	5	3	...	...
Moyenne de la température de l'année 1858.																
33.29																

NOTE.—Ce registre finit avec le mois de fév. date où l'exploration de l'Ottawa a été arrêtée.

Pluie et neige chaque mois.

Moy. de la temp. de chaque mois.

APPENDICE

SOMMAIRE des registres précédents,—de la

Année.	Mois.	Registre en haut de la rivière Matawan.						Registre en bas de la rivière Matawan.					
						Pouces.						Pouces.	
		7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Moyenne.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Moyenne.	Pluie.	Neige.
		1856.....	Novembre	27.27	32.50	28.63	29.47	2.60	8.40	26.73	34.13	28.27	29.71	2.50	16.30
	Décembre.....	5.89	14.53	8.81	9.74	0.20	23.10	4.97	14.37	9.39	9.74	0.30	24.40
1857.....	Janvier.....	5.15	6.27	8.37	0.92	...	4.35	8.05	8.35	1.02	0.25	...	13.10
	Février.....	14.54	24.30	19.34	19.39	2.00	0.90	13.57	24.86	19.07	19.17	0.90	12.20
	Mars.....	11.74	30.97	17.82	20.14	0.10	14.40	9.94	32.13	18.23	20.10	0.04	11.90
	Avril.....	23.07	43.08	28.12	33.09	1.00	8.55	26.13	42.60	23.20	32.31	2.20	7.40
	Mai.....	44.11	62.10	43.94	50.05	1.81	5.70	...	...	...	...	...	...
	Juin.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Juillet.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Août.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Septembre.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Octobre.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Novembre.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Décembre.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1858.....	Janvier.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Février.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Total, pluie et neige pour sept mois.....					7.71	74.90	...	...	...	...	...	...
	Total, pluie et neige pour six mois.....					...	...	...	...	...	5.94	85.30	...
	Total, pluie et neige pour l'année 1857.....					...	...	...	...	...	...	...	...
	Moyenne de la température de 1857, indiquée par le registre sur l'Ottawa, entre le Fort William et le Portage du Fort.					...	...	...	...	...	...	...	...

B.

température, etc., sur l'exploration de l'Ottawa.

Fort William au Portage du Fort.						Moyenne de la température indiquée par les trois registres.			
Profondeur en pouces.									
7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Moyenne.	Pluie.	Neige.	7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Moyenne.
26.37	36.60	29.37	30.78	1.25	13.10	26.79	34.41	28.76	29.99
4.58	15.54	9.00	9.70	0.20	33.80	5.15	14.98	9.07	9.73
6.74	13.00	2.49	1.26	...	8.30	6.65	9.21	2.46	0.03
78.25	31.32	19.71	23.09	2.10	10.70	15.45	26.33	19.37	20.55
19.48	34.34	22.44	25.44	...	26.80	13.72	32.46	19.50	21.89
34.43	47.90	34.33	38.89	13.10	12.10	29.54	44.63	30.22	34.76
52.51	66.64	50.19	56.44	3.85	1.40	43.31	64.37	47.06	53.25
58.66	67.86	60.10	62.20	3.70	...	...	...	...	...
67.29	83.06	70.39	73.58	4.70	...	...	...	...	...
62.48	77.70	65.26	68.48	3.55	...	...	...	...	...
57.33	71.06	66.80	61.73	3.25	...	...	...	...	...
36.09	52.58	44.13	44.26	0.84	...	...	...	...	...
29.70	37.63	32.53	33.29	2.26	9.10	...	...	...	...
31.19	28.84	24.52	24.85	0.92	9.10	...	...	...	...
10.74	25.45	18.87	18.39	0.37	4.50	...	...	...	...
3.74	20.18	11.89	11.74	...	8.50	...	...	...	...
.....
.....
.....	.....	.....	.....	38.27	77.50	.....	.....	.....	.....
37.85	51.00	39.83	42.79	...	...	.....	.....	.....	.....

APPENDICE C.

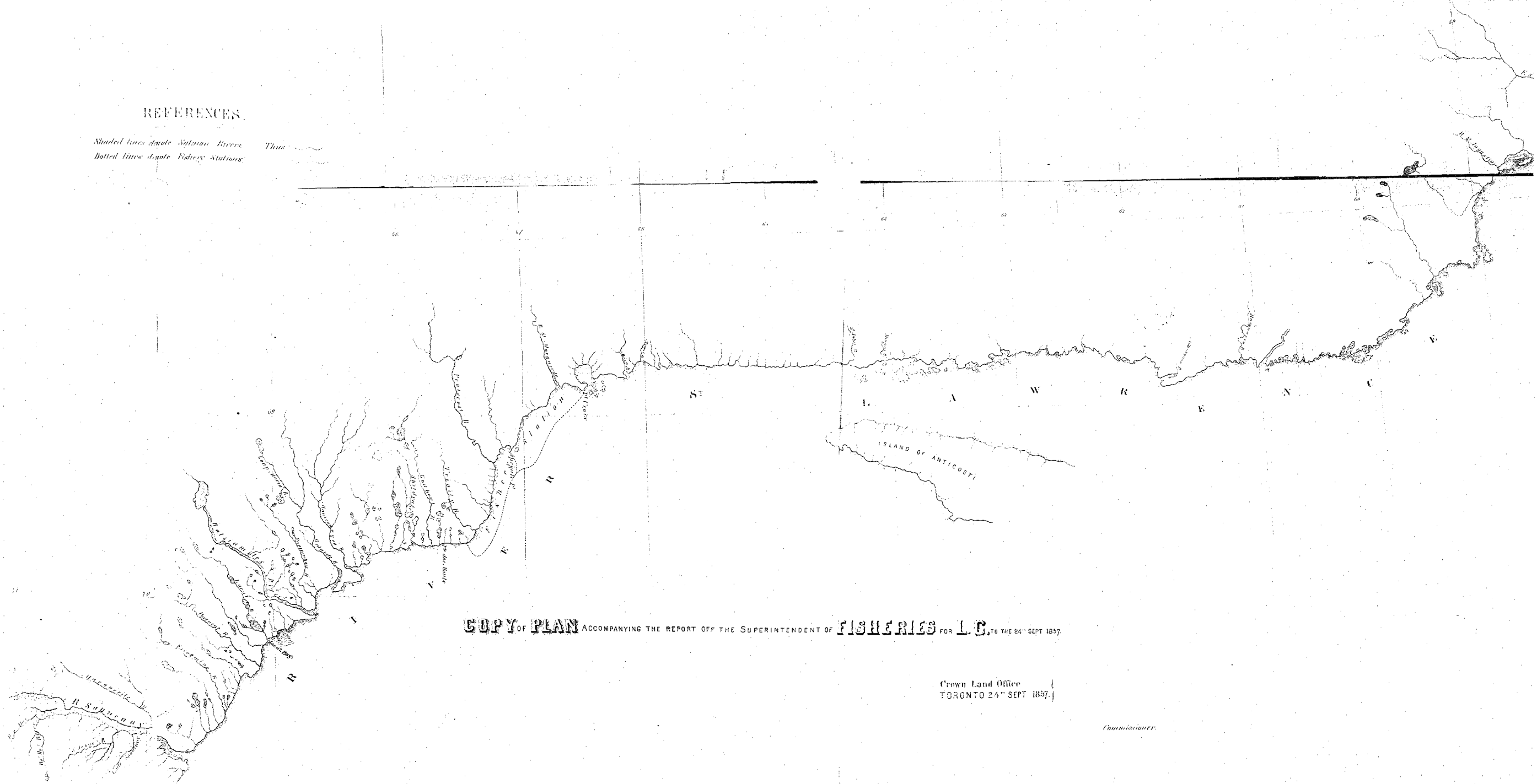
DATES de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur les canaux Erié et Welland, et sur le Haut-Ottawa.

Ouverture.				Clôture.			
Année.	Canal Erié.	Canal. Welland	Haut-Ottawa.	Année.	Canal Erié.	Canal. Welland	Haut-Ottawa.
1847..	.....	.....	6 Mai	1847..	.....	.....	23 Novembre
1848..	.....	.....	18 Avril	1848..	.....	.....	18 "
1849..	.....	.....	24 "	1849..	.....	.....	29 "
1850..	22 Avril	1 Avril	30 "	1850..	5 Décembre	12 Décembre	30 "
1851..	15 "	25 Mars	17 "	1851..	5 "	12 "	25 "
1852..	20 "	18 Avril	1 Mai	1852..	15 "	14 "	"
1853..	20 "	1 "	26 Avril	1853..	15 "	17 "	30 62 "
1854..	1 Mai	3 "	29 "	1854..	3 "	4 "	1 Décembre
1855..	1 "	16 "	27 "	1855..	15 "	12 "	27 Novembre
1856..	5 "	26 "	29 "	1856..	3 "	13 "	30 "
1857..	5 "	15 "	30 "	1857..	10 "	15 "	24 "
Moyenne	26 Avril	9 Avril	27 Avril	Moyenne	9 Décembre	12 Décembre	27 Novembre

REFERENCES.

Shaded lines denote Salmon Rivers.
Dotted lines denote Fishery Stations.

Thus



COPY OF PLAN ACCOMPANYING THE REPORT OF THE SUPERINTENDENT OF FISHERIES FOR L.C. TO THE 24th SEPT 1857.

Crown Land Office }
TORONTO 24th SEPT 1857. |

Commissioner.

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE

EN CANADA,

POUR L'ANNÉE 1857.

~~~~~  
IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.  
~~~~~



TORONTO:

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, COIN DES RUES YONGE ET MELINDA.

1858.

18

TABLE DES MATIÈRES.

CLASSES DE TERRES PUBLIQUES ET TRANSACTIONS EN 1857.

BAS-CANADA :

	PAGE
Terres de la couronne.....	5
Terres du clergé.....	5
Biens des Jésuites.....	5
Domaine de la couronne.....	6
Lauzon	6

HAUT-CANADA :

Terres de la couronne.....	7
Terres du clergé.....	7
Terres des écoles.....	7

SUJETS GÉNÉRAUX :

Bois et forêts.....	7
Mines .. .	8

ARPENTAGES :

Haut-Canada .. .	8
Bas-Canada.....	9

CHEMINS DE COLONISATION :

Bas-Canada .. .	10
Haut-Canada .. .	11

PÊCHERIES :

Haut-Canada .. .	11
Bas-Canada .. .	12
Canada.....	12

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE EN CANADA.

A Son Excellence le très honorable Sir Edmund Walker Head,

BARONNET, GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD, ETC.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE.

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence un rapport des transactions du département des terres de la couronne durant l'année expirée le 31 décembre 1857, conformément ; à une résolution de l'assemblée législative, passée le 5 mai 1856.

BAS-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE.

Pendant l'année il a été arpenté 210,000 acres de terres de la couronne, qui, ajoutés à la quantité qui restait en disponibilité le 31 décembre 1856,—4,843,668 acres,—forment un total de 5,053,668 acres, dont 34,064 acres, ont été vendus, et 500 donnés gratuitement ce qui laissait à la fin de l'année 5,019,104 acres en disponibilité.

Le prix de vente des terres vendues s'est élevé en tout à £3,737 8s. 5d. Le montant brut reçu à compte de terres vendues, y compris les paiements reçus sur les ventes des années précédentes, a été de £2,491 4s. 4d.

TERRES DU CLERGE.

Il a été vendu 5,221 acres de terres du clergé pour £1,419 12s. 8d., ce qui laisse une balance de 482,462½ acres non vendus.

Le montant brut reçu en versements, fermages, etc., a été de £2,030 0s. 3d. ; la recette nette, de £1,908 4s. 7d.

BIENS DES JESUITES

Les recettes brutes tirées de ces biens, en 1857, ont été de £4,941 5s. 2d., et les dépenses pour commissions d'agents, salaires et déboursés, arpentages et annonces, ont été de £877 16s. 9d., ce qui laisse un revenu net de £4,063 18s. 5d.

Les frais d'arpentage compris dans les dépenses ci-dessus, et qui s'élèvent à £228, devaient être remboursés par les cessionnaires des terres arpentées, sur réception de leurs permis d'occupation, chacun payant sa quote-part.

Durant l'année dernière, le gouvernement s'est spécialement occupé des arrérages considérables, et qui vont toujours en augmentant, dûs sur ces biens, et il a été nommé un agent chargé du règlement et de la perception de ces arrérages dus jusqu'à la passation de l'acte 19 et 20 Vict., ch. 54, qui décrète que ces arrérages doivent être portés au crédit du "fonds de placement d'éducation supérieure du Bas-Canada." On espère qu'une grande partie de ces arrérages sera perçue de cette manière, ce qui augmenterait beaucoup le fonds en question.

Le moulin de Laprairie, qui avait été offert en vente en 1856, mais qui n'avait pas été vendu, fut de nouveau mis à l'enchère dans le mois d'octobre dernier, et il fut adjugé pour la somme de £1810. Ce moulin, réparé par le gouvernement en 1849, fut alors affermé, pour un laps de temps expiré en 1856, à £260 par année (réduit à £230.) En 1856 il fut affermé pour une année à £105, et en 1857, pour une année de plus à £125, dans les deux cas après compétition sous forme de soumissions.

Ce dernier bail n'étant pas encore expiré, les acquéreurs sont tenus de le continuer jusqu'à son expiration en mai prochain.

LAUZON.

Les recettes de cette seigneurie, pour l'année dernière, ont été de £2,779, et les dépenses, y compris les commissions et déboursés d'agents, les annonces, et £557 8s. 6d. pour le nouvel arpentage (entrepris en vertu d'un ordre en conseil du 3 juillet 1854) qui s'achève maintenant, ont été de £363 7s., ce qui laisse une balance de £1,915 13s.

Les sommes reçues de cette seigneurie ont été plus fortes en 1856 que l'année dernière, mais, en 1856, une plus grande partie des recettes provenait de la vente de moulins, de terres, etc.—ainsi, il a été reçu £2,185 15s. 1d. de cette source en 1856, et il n'a été reçu que £987 3s. 2d. en 1857, ce qui diminue beaucoup la différence du revenu réel des deux années. Une autre raison de la différence des recettes de ces deux années se trouve dans l'abolition des lods et ventes.

DOMAINE DE LA COURONNE.

Recettes pour 1857, £3,775 1s. 1d.; dépenses pour commissions, salaires, et déboursés d'agents, y compris £95 9s. 9d. de lods et ventes remboursés, £737 16s. 8d.

Les recettes totales, quoique plus fortes que celles de l'année précédente, sont à peu près les mêmes que celles des deux années antérieures, savoir, 1854 et 1855.

Quant aux censives qui forment partie du domaine de la couronne, il faut s'attendre que les revenus que l'on en tire devront diminuer pour la raison donnée dans les remarques relatives à la seigneurie Lauzon, c'est-à-dire, l'abolition des lods et ventes—source principale, et l'on peut presque dire seule source de revenu.

Les lods et ventes perçus maintenant sont ceux qui étaient dus avant le 30 mai 1855, date mentionnée dans l'acte 19 Vic., ch. 53.

HAUT-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE.

A la fin de l'année 1856 il y avait 830,398 acres de terres de la couronne en disponibilité dans le Haut-Canada, et il a été arpenté 288,290 acres de terres vancantes en 1857, ce qui fait un total de 1,118,688 acres en disponibilité. Les ventes de l'année se sont élevées à 122,119 $\frac{5}{8}$ acres, dont le prix de vente a été de £48,921 2s 11d; les octrois gratuits se sont élevés à 33,767 acres,—ce qui laissait, au 31 décembre dernier, 1,062,801 acres de terres de la couronne en disponibilité.

Le montant brut des recettes durant l'année a été de £41,487 13s 9d; le montant net (en déduisant les remboursements) de £41,189 16s 10d.

TERRES DU CLERGÉ.

Il a été vendu 59,937 $\frac{1}{4}$ acres de terres du clergé du Haut-Canada, dont le prix de vente a été de £43,356 11s 10d.

Les recettes brutes de l'année se sont élevées à £80,060 6s 6d, sur lesquelles, en déduisant £5,179 6s de déboursés, il reste une somme nette de £74,881 0s 7d. Il reste 363,007 $\frac{1}{4}$ acres de terre à vendre.

TERRES DES ÉCOLES—ÉCOLES DE GRAMMAIRE.

Des 154,505 $\frac{1}{2}$ acres de terres des écoles de grammaire qui restaient en disponibilité au 1er janvier 1857, il en a été vendu 76,301 $\frac{3}{4}$ durant l'année dernière, le montant du prix d'achat étant de £47,417 12s, les recettes brutes de £12,413 7s 6d, et le montant net (en déduisant la commission) de £11,668 11s 9d.

ÉCOLES COMMUNES.

Les ventes de la balance du million d'acres de terres dans le Haut-Canada, mis à part par la 12e Vic., ch. 200, pour créer un fonds d'écoles communes, se sont élevées, durant l'année dernière, à 9,978 $\frac{1}{2}$ acres, ce qui laisse 29,159 $\frac{1}{4}$ acres en disponibilité.

Le prix de vente de ces terres s'est élevé à £9213 2s., et les recettes brutes sur le principal, les fermages, l'intérêt, etc. à £15,163 19s. 4d.

Les frais d'arpentage, de commission, et divers autres frais, se sont élevés à £1,099 1s. 5d.,—ce qui laisse un revenu net de £14,064 17s. 11d. pour l'année.

BOIS ET FORETS—HAUT ET BAS-CANADA.

Le montant de revenu provenant des droits sur les bois, durant l'année 1857, est de £57,677 1s 5d, et des glissoires du gouvernement, de £9,782 16s 7d,—faisant une somme totale de revenu, provenant de ces deux sources, de £69,459 18s.*

Le montant de revenu perçu sur les fermages de terre et les droits sur les bois, a été de £52,236 3s 5d, et sur les glissoires du gouvernement, de £8,994 9s 5d. Total, £61,230 12s 10d.

Les frais de perception des fermages de terre et des droits sur les bois—sans y comprendre les salaires de la branche des bois et forêts au département, ni la

* Le paiement des fermages de terre ayant été différé par un ordre en conseil jusqu'au 30 avril prochain, le montant n'en peut être constaté avec exactitude. Il peut être d'environ £12,000.

somme de £199 11s remboursée—ont été de £6,262 17s 9d ; les dépenses à porter au compte des glissoires sont de £253 8s 9d—faisant en tout £6,516 6s 6d de dépenses.

MINES.

Il a été reçu £150 comme prix de vente d'une mine de 150 acres d'étendue sur la rive nord de la Baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur.

ARPENTAGES.—DANS LE HAUT-CANADA.

Afin d'activer le développement des terres incultes dans le Haut-Canada, les arpentages suivants ont été ordonnés ; quelques uns ont été achevés durant l'année dernière, et les autres sont très avancés :

Dans la vallée de la rivière Ottawa, les townships de Sébastopol, d'Algona nord et sud, et de Brudenell, sur le chemin d'Opeongo, contenant en tout environ 145,000 acres de terres, ont été arpentés et sont en vente. Les terres étant généralement d'une bonne qualité et d'un accès facile, les établissements s'y font rapidement.

Les townships de Buchanan et Petewawa sur l'Ottawa, contenant 73,240 acres, ont aussi été arpentés.

Les arpentages des townships de Canonto, Miller et Griffith, sur la rivière Madawaska, sont bien avancés et offriront beaucoup de locations très favorables, puisqu'ils contiennent 174,000 acres de terre, dont une grande partie est arable, dit-on.

L'A. P. Snow a été occupé à l'étude et au tracé d'une grande route conduisant de la ville de Perth à l'intérieur de la vallée d'Ottawa, et il fait un rapport favorable de ce projet. Ce chemin relierait la navigation du Rideau aux terres fertiles des eaux supérieures de la rivière Madawaska.

Plusieurs partis d'arpenteurs ont été employés à diviser les terres en lots de ferme, sur les chemins de colonisation qui rayonnent des établissements du lac Ontario. Sur le chemin d'Addington, les townships d'Abinger, Ashby, Barrie, et Denbigh, ont été arpentés en tout ou en partie. Ils forment une étendue de 205,000 acres, dont une grande partie est susceptible de culture, quoique coupée de chaînes de rochers.

Les plans des townships de Wollaston, Faraday, Herschel, McClure, Wicklow, Monteagle, Dungannon, et Limerick, ont été faits, et les terres des deux côtés du chemin d'Hastings ont été divisées en lots ; tout le township de Tudor a aussi été subdivisé. Les terres arrosées par la rivière sont quelque peu coupées et accidentées, mais elles s'améliorent en entrant dans la vallée de la Madawaska. Il en a été arpenté environ 160,000 acres dans ces townships.

Sur le chemin de Bobcaygean environ 35,000 acres ont été subdivisés dans le township de Galway, et il a été fait d'importantes explorations en arrière, qui ont amené la découverte d'étendues considérables de terres propres à la colonisation.

Le tracé de chemin fait par l'A. P. Robert Bell, du comté de Renfrew aux Grandes Chutes de la rivière Madawaska, a été prolongé jusqu'à la navigation par bateau à vapeur sur le lac Simcoe. Ce chemin traverse la vallée de l'Ottawa au centre, et il offrirait, s'il était ouvert, un vaste champ à la colonisation.

Durant l'année dernière, l'A. P. Salter et ses aides, MM. Johnson, Herrick, Molesworth et Donnelly, ont continué et terminé l'arpentage d'une ligne de base sur la rive nord du lac Huron, et ont tracé des lignes de méridien à des intervalles de dix-huit milles, en explorant tout le pays des deux côtés de ces lignes. L'étendue du pays ainsi exploré par eux est d'environ 8,400 milles carrés, ou cinq

millions d'acres. La partie est ne présente, pour le moment, aucun avantage au colon, parce que le terrain en est généralement coupé et éloigné des établissements; mais la qualité supérieure du sol dans la partie ouest et ses environs, jusqu'au Sault Ste. Marie, offre de grandes facilités pour la colonisation. (Voir le rapport de l'arpentage de M. Salter, appendice T.) M. Salter a reçu l'ordre de se rendre jusqu'au Sault Ste. Marie à l'ouverture de la navigation, et de subdiviser deux townships des environs, afin de pouvoir répondre aux demandes de terres que feront les immigrants durant la prochaine saison.

Les A. P. Sinclair et Savigny tirent maintenant les lignes de contour d'une rangée de townships situés au sud du lac Nipissing et des rivières Matawin et des Français, où l'on a découvert une grande étendue de terres fertiles.

La construction d'une grande route qui conduirait de l'embouchure de la rivière des Français, à travers cette étendue de terre, à l'Ottawa, non seulement développerait cette section de la province, mais serait encore d'un grand avantage pour les fabricants de bois de l'Ottawa supérieur, puisque par cette route ils pourraient faire venir leurs approvisionnements de lard, de fleur, etc., à bien meilleur marché que par la route actuelle, qui descend le St. Laurent et remonte l'Ottawa.

ARPENTAGES.—DANS LE BAS-CANADA.

Les arpentages faits dans le Bas-Canada d'après les ordres du département des terres de la couronne, durant l'année expirée au 31 décembre, sont plus ou moins dispersés sur cette section de la province, et l'on peut dire qu'il sont à peu près également divisés entre les différents districts, comme suit :

Townships.	Districts.	Nature de l'arpentage.	Remarques.
Nouvelle	Gaspé	Subdivision	Partie de ce qui restait.
Percé et Malbaie.....	do	do	Ce qui restait.
Denonville	Kamouraska.....	do	Toute la partie arable.
Chabot	do	do	do.
Pohenegamock.....	do	do et contours..	Et sur le chemin du gouvernement.
Charlevoix	Chicoutimi	do do	La partie arable.
Métabetchouan	do	Village	Qui occupe la réserve.
Saguenay	Québec	Subdivision	Partie arable sur le chemin du gou.
Shanly	do	do	Ce qui restait.
Armagh	do	do	Vérification.
Mekinack	Trois-Rivières	Contours	Nouveau township.
Grantham et Upton.....	do	do	Ligne contestée.
Durham	St. François	Nouvel arpentage ..	Arpentage municipal.
Ham	do	do do	Partie du township.
Cathcart	Montréal	Subdivision	Ce qui restait.
Gore et Kildare	do	do	Etendue entre Rawdon et Kildare—occupée.
Arundel	do	do et contours ..	La partie arable.
Bonchette	Ottawa	Subdivision	Ce qui restait.
Esther et Malakoff.....	do	Contours	Les lignes de profondeur.
Aberdeen	do	do et subdivision ..	La partie arable.

ARPENTÉS EN 1857, MAIS NON EXAMINÉS NI RAPPORTÉS.

Maria	Gaspé	Subdivision	Ce qui restait.
Chapais et Duquesne...	Kamouraska.....	do et contours ..	La partie arable.
Suffolk et Ponsonby.....	Ottawa.....	do do	do.
Acton	Trois-Rivières..	Nouvel arpentage ..	Arpentage municipal.

Des arpentages ci-dessus (dont il a été fait rapport), environ 210,000 acres ont été mis en lots de ferme, environ 200 milles de lignes de contours ont été tirées et bornées sur le champ ; 30 milles de lignes contestées ont été vérifiées ; et environ 58,000 acres ont été arpentés de nouveau en vertu de la 31e section de l'acte 12 Vict., chap. 35, rendue applicable au Bas-Canada par l'acte amendé 18 Vict., chap. 83. La plus grande partie de ces arpentages étaient nécessaires pour les fins de la colonisation, ou instamment demandés par les colons résidants, ou par les habitants des paroisses ou des townships voisins. En même temps, il est satisfaisant de pouvoir dire ici que les arpenteurs qui les ont faits font un rapport très favorable de la qualité des terres en général pour la colonisation et la culture.

Aux arpentages de townships ci-dessus, faits durant l'année dernière, on peut ajouter le tracé de huit concessions dans l'intérieur de la seigneurie du Cap de la Magdeleine, et des concessions le long du chemin des Piles (du gouvernement) qui conduit de Shawanegan à la rivière St. Maurice, outre l'achèvement de l'arpentage dans les trois grandes sections de la seigneurie de Lauzon, pour le papier terrier de cette partie du domaine de la couronne.

CHEMINS DE COLONISATION.—BAS-CANADA.

La portion de l'octroi parlementaire voté durant la dernière session, affectée au Bas-Canada, a été en partie affectée à la continuation des chemins ouverts antérieurement (voir le rapport du surintendant, à l'appendice,) et en partie à la construction de nouvelles routes destinées à ouvrir les terres incultes de la couronne.

Quatre explorations très importantes, qui se ratachaient à l'objet de la colonisation des terres incultes dans le Bas-Canada, ont été commencées l'été dernier, et sont maintenant presque terminées :

1ère. L'exploration d'une ligne de chemin le long de cette partie du pays qui forme une ceinture en arrière des seigneuries de la rive sud du fleuve St. Laurent, et qui occupe le plateau élevé situé aux sources des ruisseaux qui se déchargent dans le St. Laurent vers le nord-ouest, et des tributaires des rivières St. Jean et Ristigouche vers le sud-est, commençant dans le township de Buckland, en suivant une direction générale nord-est, en prenant avantage des rangs déjà arpentés, dans les townships où le sol paraît propice à la culture, qui se trouvent dans la ligne générale de l'arpentage, à l'intersection du chemin de Métis ou Kempt ; ce qui fait une distance d'environ 180 milles en tout.

2de. L'exploration d'une ligne de chemin depuis la rivière Noire, dans le township de Callières, sur la rive nord du St. Laurent, en suivant une direction nord-est, jusqu'à la baie de Ste. Catherine, à l'embouchure du Saguenay ; et depuis Tadousac jusqu'à la frontière est du township d'Iberville : ce qui fait une distance totale d'environ 60 milles.

3me. Un chemin de 32 milles de longueur depuis Hunterstown, dans le comté de Maskinongé, jusqu'au confluent des rivières St. Maurice et Matawin, autant pour ouvrir les terres à la colonisation que pour offrir une voie de communication au moyen de laquelle les fabricants de bois du St. Maurice puissent obtenir leurs approvisionnements de produits et de denrées des établissements du St. Laurent.

4me. L'exploration d'une ligne de chemin depuis le village de Masham, en passant vers le nord à travers les townships de Masham, Low, Wright, Aylwin, Bouchette et Maniwaki, sur le côté ouest de la rivière Gatineau, jusqu'à la rivière Déserte,—distance d'environ 60 milles, avec un embranchement qui remonte la vallée de l'un de ses tributaires occidentaux appelé La Pêche, allant vers l'ouest à travers les townships de Low, Aldfield, Thorne et Litchfield, jus-

qu'à l'Ottawa, dans le township de Mansfield,—ce qui fait un parcours d'environ 30 milles.

L'on peut raisonnablement espérer les résultats les plus importants et les plus avantageux, dans l'intérêt de la colonisation des terres publiques de cette province, des travaux des arpenteurs employés sur ces différentes lignes de chemin, dont les rapports faits de temps à autre du progrès de leurs travaux établissent (avec seulement une exception partielle sur la ligne de la rive nord du St. Laurent) le fait que les terres explorées par eux sont propres à la colonisation et à la culture sur une très grande étendue le long et en arrière des lignes de chemin par eux tracées; en même temps, l'on obtiendra une connaissance plus exacte de la topographie générale des différentes parties du Bas-Canada, par le parcours et l'exploration de plus de 400 milles de ligne marqués sur le champ.

CHEMINS DE COLONISATION—HAUT-CANADA.

Sur le chemin d'Addington, 300 lots, de 100 acres chaque, ont été tracés pour être distribués gratuitement aux véritables colons qui ont les moyens de vivre jusqu'à ce que leurs terres puissent donner un rendement suffisant pour les maintenir, à condition qu'ils défricheront et cultiveront douze acres dans l'espace de quatre ans, qu'ils construiront une maison d'au moins 20 pieds par 18, et qu'ils l'habiteront. 183 lots (18,300 acres) sont à présent occupés et les cessionnaires ont 500 acres en voie d'amélioration.

L'établissement de ce chemin est surveillé par E. Perry, écr.

Sur le chemin d'Hastings, qui est placé sous la surintendance de M. Hayes, il y a 23,200 acres de donnés, sur lesquels se trouvent aujourd'hui 183 colons résidants, qui ont défriché, ou sont en voie de le faire, 2,069 acres.

L'établissement du chemin de Bobcaygean a été commencé plus récemment que celui des autres. M. Hughes, le surintendant, fait rapport qu'il a distribué 3,742 acres.

L'établissement du chemin d'Opeongo a été commencé plus tôt que les autres, et en conséquence il est plus avancé. Il est sous les soins de T. P. French, écr., qui a maintenant établi 166 colons. Il rapporte qu'il y a 1,092 acres défrichés et en culture.

PECHERIES.

En vertu des dispositions de "l'acte des pêcheries" de la dernière session de la législature, qui est venu en force le 10 juin, il a été nommé deux surintendants des pêcheries. M. Richard Nettle, pour le Bas-Canada, et M. John McQuaig, pour le Haut-Canada.

HAUT-CANADA.

M. McQuaig ayant reçu instruction de se rendre au Sault Ste. Marie pour faire l'inspection des pêcheries du lac Huron, afin d'obtenir des informations sur leur état présent et les mesures qui devraient être adoptées pour leur protection et leur développement, il a visité plus de 30 stations de pêche situées entre le Sault et Amherstburgh.

Il reçut ensuite instruction de visiter les pêcheries de la côte de Wellington, dans le comté de Prince Edouard, dont il a fait un rapport détaillé dans son compte-rendu du 16 octobre.

(Voir son rapport dans l'appendice.)

BAS-CANADA.

M. Nettle s'est d'abord occupé à construire des passages artificiels pour le saumon, dans les digues de moulins des divers tributaires sud du St. Laurent, au-dessous de Québec. Il visita ensuite les rivières Jacques Cartier et Malbaie, ainsi que les pêcheries du Saguenay et de la rive nord du St. Laurent, jusqu'à la baie des Sept Iles.

Conformément aux dispositions de l'acte des pêcheries, M. Nettle a fait un appareil pour la propagation artificielle du poisson, dont on trouvera une description et un plan dans son rapport. (Voir les rapports du 24 septembre et du 31 décembre.)

CANADA.

Les pêcheries du Canada, qui occupent une étendue de 4,000 milles sur les bords de la mer et sur les rives des grands lacs et du St. Laurent, outre ses nombreux tributaires, offrent un champ presque illimité à l'entreprise de nos compatriotes, et deviendront, lorsqu'elles seront convenablement développées, une source de grande richesse pour la province, et contribueront fortement à augmenter le revenu public.

L'établissement de réglemens convenables pour protéger ces pêcheries et les intérêts de ceux qui sont engagés dans les diverses branches de la prise et de la préparation du poisson, contribuerait beaucoup à amener ce résultat si désirable.

Respectueusement soumis,

Par l'obéissant serviteur de Votre Excellence,

L. V. SICOTTE,
Commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 25 février 1858.

APPENDICE AU RAPPORT

DU

Commissaire des terres de la couronne en Canada,

POUR L'ANNÉE 1857.



 MATIERES DE L'APPENDICE.

	Page
A. Liste des officiers et des clercs du département	16
B. Agents des terres de la couronne dans le Bas-Canada.....	18
C. Agents des terres de la couronne dans le Haut-Canada.....	20
D. Agents des bois de la couronne	21
E. Agents des biens des jésuites, du domaine de la couronne, et de la seigneurie de Lauzon.....	22
F. Etat des terres vendues en 1855, 1856 et 1857.....	23
G. Etat des recettes considérées comme revenu.....	24
H. Etat des déboursés considérés comme frais d'administration.....	25
I. Montant des perceptions en 1857.....	26
J. Recettes et déboursés à compte des réserves du clergé, Haut-Canada.....	27
K. Recettes et déboursés à compte des réserves du clergé, Bas-Canada	28
L. Nombre d'acres de terres d'écoles communes vendues de 1851 à 1857 inclusivement.....	29
M. Montant du fonds d'amélioration.....	30
N. Rapport des arpentages du Bas-Canada.....	31
O. Rapport des arpentages du Haut Canada.....	32
P. Etat des ouvrages du bureau.....	33
Q. Etat des lettres reçues	34
R. Rapport sur les bois et forêts.....	36
S. Rapport et compte du surintendant des agences, Bas-Canada.....	50 et 93
T. Rapport de l'A. P. Salter sur l'arpentage d'une ligne de base et de méridiens au nord du lac Huron	55
U. Rapport du surintendant des pêcheries pour le Bas-Canada.....	58
V. Rapport du surintendant des pêcheries pour le Haut-Canada	81

APPENDICE

LISTE des officiers et des clercs du département

Désignation, 20 Vic. c. 124.	Noms.	Salaire.
		£ s. d.
Commissaire	Honorable L. V. Sicotte	1250 0 0
Assistant Commissaire	Andrew Russell	600 0 0
Deputé Sur. Général.	Joseph Bouchette	600 0 0
Comptable	William Ford	402 10 0
Arpenteur et dessinateur	E. J. Fletcher	300 0 0
Do	Thomas Devine	300 0 0
Do	G. G. Dunlevie	275 0 0
Do	J. W. Bridgland	200 0 0
Do	E. Fox	200 0 0
Dessinateur	J. F. Bouchette	250 0 0
Do	S. P. Bauset	225 0 0
Do	F. A. Tétu	150 0 0
Sur. des ventes de terres	William Spragge	460 0 0
Sur. des bois et forêts.	Wm. McD. Dawson	460 0 0
1ère classe	Thomas Hector	378 15 0
Do	Henry J. Jones	340 0 0
Do	J. C. Tarbutt	402 10 0
Do	W. F. Collins	402 10 0
Do	F. J. Judah	300 0 0
Do	E. A. Généreux	360 0 0
Do	F. T. Roche	300 0 0
Do	J. Alley	300 0 0
Do	J. Morphy	300 0 0
Do	C. J. Walcot	300 0 0
Do	John Tolmie	300 0 0
Do	Thomas Hammond	300 0 0
Do	F. A. Hall	300 0 0
2de classe	W. F. Whitchee	250 0 0
Do	P. M. Partridge	270 0 0
Do	V. E. Tessier	270 0 0
Do	T. Cherrier	270 0 0
Do	A. Kirkwood	270 0 0
Do	A. J. Taylor	225 0 0
Do	T. D. Dugal	225 0 0
Do	L. R. Fortier	225 0 0
Do	F. Chassé	225 0 0
Do	L. A. Robitaille	225 0 0
Do	C. Gamon	225 0 0
Do	D. A. Grant	225 0 0
Do	John V. Gale	225 0 0
Do	J. J. Prendergast	225 0 0
Do	F. Banister	225 0 0
Do	A. A. Vanfelson	225 0 0
3ème classe	P. A. Derbishire	150 0 0
Do	J. Innes	150 0 0
Messenger	J. Bradshaw	125 0 0
Do	George Fisher	104 0 0
Do	E. Dumontier	98 15 0

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

A.

des terres de la couronne, pour l'année expirée le 31 décembre 1857.

Date de nomination.	Par qui nommé.
28 novembre, 1857	
22 novembre, 1839	Lord Sydenham.
18 mars, 1818	Sir J. C. Sherbrooke.
10 avril, 1852	Commissaire des terres de la couronne
31 décembre, 1841	Arpenteur général Parke.
11 juillet, 1846	Commissaire des terres de la couronne.
22 mars, 1852	Do
22 janvier, 1856	Do
28 septembre, 1857	Gouver. en conseil.
9 janvier, 1854	Commissaire des terres de la couronne.
1er juin, 1854	Do
12 juin, 1857	Do
1er janvier, 1829	Sir John Colborne.
1er octobre, 1841	Commissaire des terres de la couronne.
17 juin, 1839	Sir George Arthur.
9 novembre, 1840	Sir George Arthur.
17 mars, 1842	Gouverneur Général.
7 août, 1843	Commissaire des terres de la couronne,
12 juin, 1849	Do
novembre, 1849	Do
20 mars, 1846	Do
6 février, 1848	Do
8 juillet, 1851	Do
16 octobre, 1854	Lord Elgin.
23 octobre, 1853	Commissaire des terres de la couronne.
24 janvier, 1842	Do
1er janvier, 1847	M. le Secrétaire Daly.
1er avril, 1847	Commissaire des terres de la couronne.
19 février, 1851	Do
7 août, 1852	Do
6 octobre, 1852	Do
21 mars, 1854	Do
29 octobre, 1854	Do
18 février, 1854	Do
30 novembre, 1854	Do
28 mai, 1855	Do
1er avril, 1855	Do
28 août, 1856	Do
31 août, 1856	Do
11 septembre, 1856	Do
1er août, 1851	Do
28 août, 1856	Do
5 juin, 1857	Do
8 juillet, 1857	Do
1er novembre, 1848	Do
27 mars, 1852	Do
1er septembre, 1844	Do
8 mars, 1855	Do

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

APPENDICE B.

Listes des agents des terres de la couronne pour le Bas-Canada, date de leur nomination, et commission allouée à chacun d'eux, sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1857.

Noms des agents.	Comités.	Nommés.	Commission.
Arcand, J. O. C.	Mégantic, Partie de	15 déc. 1849.	1 6 0
Barron, Thos.	Argenteuil, Partie de.	4 août 1845.	0 0 0
Basiron, F. X.	Pontiac, Partie de.	4 août 1845.	3 3 0
Bochet, Amable.	Portneuf et Champlain.	30 juin 1843.	0 0 0
Blanchet, Cyrien.	Mégantic et Beauce, Parties de.	23 mars 1850.	0 14 11
Boutillier, Thos.	Inspecteur des Agences, Bas-Canada.	30 mars 1854.	400 0 0
Beaudet, N. A.	Arthabaska, Partie de.	7 avril, 1854.	2 6 5
Daly, Alexr.	Montcalm, Partie de.	12 juin 1854.	0 18 8
Dery, J. P.	Portneuf, Partie de.	12 juillet 1851.	0 0 0
Deguisse, Florence.	Kamouraska, Partie de.	25 mai 1850.	3 13 1
Eden, John.	Gaspé.	24 avril, 1851.	0 0 0
Felton, John.	Richmond, Sherbrooke, Stanstead, Part. de Wolf & Compton.	30 juin, 1843.	28 13 2
Fleming, Wm.	Napierville.	21 août 1852.	1 18 5
Gauvreau, L. N.	Témiscouata.	22 juillet 1848.	0 0 0
Gibeau, A. T.	Ottawa, Partie de.	5 mai, 1855.	1 18 4
Hunne, John.	Mégantic, Partie de.	21 juin, 1752.	12 13 7
Kames, George.	Argenteuil, Partie de.	19 mai, 1854.	5 12 9
Kane, John.	Chicoutimi, Partie de.	30 juin, 1843.	4 3 9
Kemp, O. J.	Brome, Missisquoi, et Shefford.	15 avril 1848.	87 15 3
Lafontaine, A.	Ottawa et Pontiac, Parties de.	11 oct., 1845.	8 7 8
La Vallée, A. B.	Terrebonne.	12 août 1848.	1 5 4
Lebel, J. T.	Wolf et Compton, Parties de.	31 mai, 1852.	93 15 0
Larue, J. V.	Bellechasse, Partie de.	11 oct. 1852.	0 11 0
Lynch, John.	Pontiac, Partie de.	20 juin, 1849.	3 6 6
Lewis, J. S.	Huntingdon.	16 déc. 1848.	0 3 6
Lepage, J. P.	Rimouski.	12 déc. 1855.	0 11 9

Commission de 5 pour cent sur les premiers £500 et 2½ p. c. pour les £7000 suivants, et 1½ pour toute somme excédant £7500 courant.

EMOLUMENTS.

Listes des agents des terres de la couronne pour le Bas-Canada, etc.

[Suite.]

McLean, Donald.	Ottawa, Partie de.	4 août 1845.	5 3 2
Morrison, Wm.	Berthier et Joliette.	4 juin, 1845.	0 17 10
Pratie, F. X.	Arthabaska et Nicolet, Parties de.	10 mars 1856.	1 1 0
Ross, Andrew.	Beauce, Dorchester, et Bellechasse, Parties de.	30 juin, 1843.	3 8 6
Stewart, McLean.	Québec.	27 sept. 1845.	2 4 1
Sheppard, C. C.	Drummond.	7 déc. 1850.	9 12 8
Ténu, François.	L'Islet, Montmagny, Parties de.	25 mai 1850.	2 0 8
Tremblay, E.	Saguenay, et Charlevoix.	15 juin 1855.	0 6 3
Bourgeois, G. A.	Nicolet et Arthabaska, Partie de (Résigné le 16 déc. 1857.).	23 mars 1850.	2 5 1
Heath, Edmund.	Pontiac, Partie de (Résigné le 8 décembre 1857).	3 sept. 1855.	8 11 3
La Barre, D. G.	St. Maurice et partie de Maskinongé (Résigné 14 nov. 57).	17 sept. 1855.	4 11 3
Radford, Walter.	Pontiac, Partie de (Résigné le 8 mai 1857).	4 août 1845.	11 14 3

ANDREW RUSSELL,
Assistant Commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE C.

Liste des agents des terres de la couronne dans le Haut-Canada, date de leur nomination, et commission allouée à chacun d'eux sur les perceptions faites durant l'année expirée le 31 décembre 1857.

Noms des agents.	Comtés.	Date de la nomination.	Commission.		Emoluments.
			£	s. d.	
Alexander, John	Simcoe	18 avril 1843.	163	15 0	Commission de 5 pour cent sur les premiers £500 courants, 2 1/2 p. c. pour les £7,000 suivants, et 1 1/2 p. c. pour toute somme excédant £7,000 et.
Ambridge, T. A.	Wentworth	27 avril 1853.	40	8 10	
Askin, J. B.	Middlesex et Elgin.	Juillet, 1839.	138	10 7	
Ballard, N.	Prince Edouard	6 juillet 1854.	84	6 3	
Brooke, John E.	Kent	24 août 1853.	107	4 7	
Campbell, Duncan	Norfolk	Juillet 1839.	82	13 3	
Carroll, John	Oxford et Brant	20 nov. 1844.	82	0 10	
Crawford, Waller	Peterborough et Victoria.	11 avril 1849.	104	7 1	
Durie, John.	Carleton	10 mars 1855	100	17 5	
Gibson, David.	Inspecteur des agences pour le Haut-Canada.	4 avril 1854.	460	0 0	
Geddes, Andrew	Wellington	8 juin 1845.	253	17 0	
Harris, William	Renfrew	Juin 1851	182	3 7	
Hart, Samuel	Stormont, Dundas, et Glengary	20 Nov. 1844.	96	0 7	
Huber, H. S.	Waterloo	26 avril 1856.	168	19 4	
Jackson, William.	Grey	3 Nov. 1854.	344	8 6	
Leslie, Anthony.	Larark	30 avril 1844	89	10 1	
McAnnany, Francis	Hastings	Mai 1840	63	17 3	
McNabb, Alexander	Bruce	29 avril 1851.	221	12 8	
McPherson, Allan	Frontenac, Levern et Addington	20 nov. 1	116	10 7	
Moynahan, Denis	Essex	21 avril	80	9 6	
Scott, W. J.	Leeds et Greenville	Juillet 1839	73	3 7	
Scott, Alexander	Lambton	31 m. 1854.	84	0 0	
Sharman, John	Perth	27 avril 1853.	82	11 8	
Smith, E. P.	Norumberland et Durham	20 février 1843	106	13 8	
Smith, Henry.	Lincoln, Welland, et Haldimand.	6 juin 1850.	27	1 1	
Stewart, Neil	Prescott et Russell.	26 sept. 1855.	147	6 6	
Wilder, Charles	Huron	15 janv. 1857.	128	15 2	
Wilson, Joseph	Sault Ste. Marie.	25 juillet 1845.	16	15 10	
French, T. P.	Agent pour l'établissement de chem. d'Ottawa et Opeongo	17 sept. 1855.	Salaire	20s. par jour.	
Perry, E.	Agent pour l'établissement du chemin d'Addington.	27 mars 1856.	Salaire	20s. par jour.	
Hayes, M. P.	Agent pour l'établissement du chemin d'Hastings.	2 juillet 1856.	Salaire	20s. par jour.	
Clark, Samuel	Haltou (résigné le 13 avril, 1857)	27 avril 1853.	0	15 3	

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

ANDREW RUSSELL,
Assistant Commissaire.

APPENDICE D.

Listes des agents des bois de la couronne dans le Bas et le Haut Canada, date de leur nomination, et salaire alloué à chacun d'eux pour leurs services durant l'année expirée le 31 décembre 1857.

Agents.	Agences.	Date de nomination.	Salaire.
			£ s. d.
Belle, Charles E.	Le bas de l'Ottawa.	6 mai 1854.	300 0 0
Dubé, C. T.	Le bas du St. Laurent.	15 mars 1855.	175 0 0
Dubergen, George	Territoire du Saguenay.	30 mai 1854.	300 0 0
Dawson, Charles	Madawaska et Chaudière.	15 sept., 1857.	175 0 0
Hammund, Nathaniel	Péninsule du Haut-Canada.	13 oct., 1854.	250 0 0
Masse, Edouard	Percepteur de droits de glissoire, Ottawa.	10 fév., 1855.	250 0 0
Nagle, G. J.	Territoire du St. François.	30 mai, 1854.	300 0 0
Russell, A. J.	Ottawa et Tributaires.	juin 1846.	460 0 0
Powell, A. W.	Huron et Supérieur.	30 juin 1855.	250 0 0
Stewart, McLean	Percepteur général à Québec.	27 sept. 1845.	450 0 0
Verge, J.	Péninsule de Gaspé.	16 mars 1846.	150 0 0
Wells, Oliver.	Territoire du St. Maurice.	11 oct. 1852.	360 0 0
Way, J. F.	Territoire d'Ontario.	6 mai, 1854.	360 0 0

Les devoirs des agents des terres 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 l'administration générale de l'exploitation des bois, etc.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

APPENDICE E.

Listes des agents des biens des Jésuites, du domaine de la couronne, et de la seigneurie de Lauzon.

Noms des agents.	Nature des agences.	Dates de nomination.	Rémunération reçue en 1857.	Remarques.
Félix Fortier.....	Agent de la seigneurie de Lauzen et surintendant des lots de grève et d'eau profonde, port de Québec.	Septembre 1855.....	£ s. d. 512 6 11	
Joseph Laurin.....	Agent, dom. de la cour. et agent de commutation de censive, Québec.	Septembre 1855.....	232 12 7	Sur cette somme £125 sont le salaire, et le reste est la commission reçue comme agent du domaine de la couronne. Comme agent de commutation, M. Laurin reçoit \$6 sur chaque commutation. Il y a eu cinq commutations en 1857.
Valère Guillet.....	Agent de commutation de la censive, Trois-Rivières.	Juin 1854.....	.....	Ne reçoit que \$6 de ceux qui font commuer. Il n'y en a pas en en 1857.
Ambroise Trudel.....	Agent de commutation, seig. de Lauzon.	Juin 1854.....	.....	Do do
Jean Bte. Varin.....	Agent de perception et de commutation, biens des jésuites, dist. de Montréal et agent gén. pour la percept. des arrages des biens des jésuites pour B.O.	Nommé agent local par l'ex-commissaire des B. des jésuites; nommé agent général, juillet 1857.....	314 11 2	Do cette somme, £117 13s. 8d. ont été reçus comme commission sur l'agence locale, et le reste est comme salaire d'agent général depuis la date de son acceptation de l'emploi, le 24 juillet 1854, jusqu'à la fin de l'année, à £450 par année. En sa qualité d'agent de commutation M. Varin reçoit les mêmes honoraires que les autres.
L'Hon. Louis Panet.....	Agent de perception et de commutation, biens des jésuites, district de Québec.	Nommé par l'ex-commissaire des biens des jésuites.....	174 7 10	Cette somme a été reçue comme agent percepteur. Comme agent de commutation, il reçoit l'honoraire usuel. Pas de commutation en 1857.
Valère Guillet et..... Flavien Lotinville.	Agent de perception et de commutation seigneurie du Cap de la Magdeleine et biens des jésuites dans la ville des Trois-Rivières.	Juin 1855.....	18 10 9	Do do
Louis Guillet, Jr.....	Agent de perception et de commutation, seigneurie de Batisseau.	Juin 1848.....	18 6 3	Do do do do

ANDREW RUSSELL,
Assistant Commissaire.

Département des biens des Jésuites, bureau des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre, 1857.

APPENDICE F.

Etat du nombre d'acres vendus, montant des ventes, et montant perçu, dans le Haut et le Bas-Canada, pour les années 1855, 1856 et 1857.

	ACRES VENDUS.			MONTANT DES VENTES.						MONTANT DES PERCEPTNS RECUES.					
	1855.	1856.	1857.	1855.		1856.		1857.		1855.		1856.		1857.	
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Terres du clergé, Haut-Canada.....	129037½	81086½	59987¼	92823 13 1	66160 0 7	49356 11 10	98042 0 1	99021 6 11	80060 6 7						
Terres du clergé, Bas-Canada.....	9731	12478½	5221	3704 6 11	2678 13 5	1419 12 8	3221 5 5	1948 8 3	2080 0 8						
Terres de la couronne, Haut-Canada....	461368	140520	122119½	164833 11 9	52319 9 4	48921 2 11	63193 5 7	41329 18 8	41487 13 9						
Terres de la couronne, Bas-Canada....	65855	46118½	34004	7175 7 2	5145 15 3	3737 8 5	8598 13 2	3302 8 2	2491 4 4						
Terres des écoles communes.....	312393	47725	9978½	159143 18 1	31895 19 0	9213 2 0	42820 15 6	25036 9 6	15168 19 4						
Terres des écoles de grammar.....	1097	2340	7630¼	689 13 6	1906 15 3	47417 12 0	3510 4 3	3833 13 11	12413 7 6						
	973481½	339263½	307632	428370 10 6	160086 12 10	154065 9 10	214886 2 0	174472 0 5	168646 11 9						

ANDREW RUSSELL,

Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE G.

ETAT des recettes du département des terres de la couronne pour l'année 1857,
qui sont considérées comme revenu.

	£	s.	d.
Bois et forêts.....	45574	3	8
Bois des sauvages.....		8	15 0
Glissoires et travaux du St. Maurice	1249	9	7
Glissoires et travaux de l'Ottawa	7491	11	1
Droits sur les bois du clergé, Bas-Canada.....	89	7	5
Honoraires de location, Bas-Canada.....	10	5	0
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Bas-Canada.....	28	8	10
Honoraires casuels, Haut-Canada.....	61	4	7
Honoraires casuels, Bas-Canada.....		2	15 0
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Haut-Canada.....	127	16	2
Honoraires des patentes, Bas-Canada.....	36	13	10
Versements à la couronne, Haut-Canada.....	41189	16	10
Versements à la couronne, Bas-Canada.....	2325	2	1
Cens à la couronne.....	159	0	7
Arrérages de fermages à la couronne		7	1 8
Mines.....	150	0	0
	£98511	11	4

ANDREW RUSSELL,

Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE H.

ÉTAT des déboursés faits par le département des terres de la couronne pour l'année 1857, à compte des frais d'administration.

	£	s.	d.
Exploration du lac Huron.....	5250	0	0
Arpentage de la ligne frontière, Beverley.....	150	10	0
Pamphlet de T. P. French, O. C., 14 février 1857.....	25	0	0
Exploration, région morave, Orford et Zone.....	16	17	6
Cartes, territoire du nord-ouest.....	40	0	0
Chemin d'Hastings.....	370	7	2
Chemins de l'Ottawa et Opeongo.....	375	7	9
Chemin d'Addington.....	365	0	0
Commission d'Huron et Bruce.....	3051	19	0
Explorations des chemins, Bas-Canada.....	939	14	5
Explorations des chemins, Haut-Canada.....	982	5	7
Inspection des agences, Haut-Canada.....	1736	6	5
Inspection des agences, Bas-Canada.....	803	8	2
Inspections de la couronne, Haut-Canada.....	54	7	6
Inspections de la couronne, Bas-Canada.....	14	15	0*
Arpentages de la couronne, Bas-Canada.....	7453	19	11
Arpentages de la couronne, Haut-Canada.....	12898	16	5
Bureau des examinateurs des arpenteurs, Bas-Canada.....	76	5	0
Bureau des examinateurs des arpenteurs, Haut-Canada.....	141	5	0
Annonces de la couronne, Haut-Canada.....	1361	8	10
Annonces de la couronne, Bas-Canada.....	257	15	2
Frais de port des agences, Haut-Canada.....	35	0	5
Frais de port des agences, Bas-Canada.....	4	18	4
Frais de port du bureau.....	221	1	3
Salaires.....	12738	13	6
Déboursés généraux.....	3847	0	0
Agents à commission, Haut-Canada.....	3241	7	9
Agents à commission, Bas-Canada.....	281	6	2
Exploration des mines.....	290	0	0
Pêcheries, Haut-Canada.....	203	16	4
Pêcheries, Bas-Canada.....	266	8	10
Bureau du surintendant des inspecteurs et mesureurs de bois, Québec.....	1000	0	0
	£58495	1	5
Déduire la commission, et les services des écoles et du clergé.....	6580	0	0
	£51915	1	5

ANDREW RUSSELL,

Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,

Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE I.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE—Montant des perceptions durant l'année 1857.

	£	s.	d.
Terres du clergé, Haut-Canada	80060	6	7
Terres du clergé, Bas-Canada.....	2030	0	3
Terres de la couronne, Haut-Canada.....	41487	13	9
Terres de la couronne, Bas-Canada.....	2491	4	4
Terres des écoles communes.....	15163	19	4
Terres des écoles de grammaire	12413	7	6
	£153646	11	9
Domaine de la couronne	4660	11	5
Biens des Jésuites.....	4941	15	2
Seigneurie de Lauzon	2779	0	2
Bois et forêts.....	52236	3	5
Glissoires, St. Maurice et Ottawa.....	8994	9	5
Honoraires de location, Bas-Canada.....	10	5	0
Bois des sauvages.....	8	15	0
Droits sur les bois du clergé, Bas-Canada.....	95	1	5
Fonds d'honoraires des arpenteurs, Haut et Bas-Canada.....	156	5	0
Honoraires casuels, Haut et Bas-Canada.....	63	19	7
Honoraires des patentes, Bas-Canada.....	36	13	10
Mines.....	150	0	0
	£227779	11	0

ANDREW RUSSELL,

Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE J.
 ETAT des recettes et des déboursés à compte des réserves du clergé dans le Haut-Canada, pour l'année 1857.

TERRES VENDUES		RECETTES.							PAIEMENTS.						
Date	Acres.	Montants.	Principal.	Intérêt.	Inspection	Rente sur lots affermés.	Rente sur lots non affermés.	Principal.	Intérêt.	Inspection	Rente sur lots affermés.	Rente sur lots non affermés.	Déboursés.		
		£ s. d.	18 Vic. cap. 2	18 Vic. cap. 2	18 V. c. 2.	£ s. d.	£ s. d.	18 Vic. cap. 2	18 Vic. cap. 2	18 V. c. 2.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.		
1857	59937	43356 11 10	£ s. d. 53878 14 3	£ s. d. 20016 9 5	£ s. d. 1758 6 2	£ s. d. 4090 11 9	£ s. d. 50358 10 7	£ s. d. 18797 9 0	£ s. d. 268 15 6	£ s. d. 1611 2 4	£ s. d. 3845 3 2	£ s. d. 5179 6 0			

Récapitulation.

RECETTES.		PAIEMENTS.						
£ s. d.	£ s. d.	Principal, 18 Vic., cap. 2,	Intérêt, 18 Vic., cap. 2,	Inspection, 18 Vic., cap. 2,	Rente sur lots affermés,	Rente sur lots non affermés,	Déboursés	
53878 14 3	20016 9 5	1758 6 2	4090 11 9	50358 10 7	18797 9 0	268 15 6	1611 2 4	
1758 6 2	4090 11 9	50358 10 7	18797 9 0	268 15 6	1611 2 4	3845 3 2	5179 6 0	
80060 6 7	80060 6 7							

ANDREW RUSSELL,
 Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
 Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE K.

Etat des recettes et des déboursés à compte des réserves du clergé dans le Bas-Canada, pour l'année 1857.

Date.	TERRES VENDS.		RECETTES.						PAIEMENTS.						
	Acres.	Montant.	Principal, 18 Vic. c. 2.	Intérêt, 18 V. c. 2.	Rente, 18 V. c. 2.	Inspect'n. 18 V. c. 2.	Cens sur lots vendus.	Droits sur les bois.	Principal, 18 V. c. 2.	Intérêt, 18 V. c. 2.	Rente, 18 V. c. 2.	Inspect'n. 18 V. c. 2.	Cens sur lots vendus.	Droits sur les bois.	Débour-sés.
1857.	5221	£ s. d. 1419 12 8	£ s. d. 1491 8 1	£ s. d. 1343 18 10	£ s. d. 58 7 5	£ s. d. 617 0 0	£ s. d. 95 1 5	£ s. d. 1401 18 6	£ s. d. 323 6 2	£ s. d. 254 17 5	£ s. d. 22 16 6	£ s. d. 15 19 7	£ s. d. 7 89 7	£ s. d. 5 121 15 8	

Récapitulation.

RECETTES.		PAIEMENTS.	
Principal, 18 Vic. cap. 2.	£ s. d. 1491 8 1	Principal, 18 Vic. cap. 2, transporté au gouvernement.	£ s. d. 1401 18 6
Intérêt, 18 Vic. cap. 2.	343 18 10	Intérêt, 18 Vic. cap. 2, transporté au gouvernement.	323 6 2
Rente, 18 Vic. cap. 2.	58 7 5	Rente, 18 Vic. cap. 2, transportée au gouvernement.	54 17 5
Inspection, 18 Vic. cap. 2.	24 4 6	Inspection, 18 Vic. cap. 2, transportée au gouvernement.	22 15 6
Cens sur lots vendus.	17 0 0	Cens sur lots vendus, transporté au gouvernement.	15 19 7
Droits sur les bois.	95 1 5	Déboursés	121 15 8
	£2,030 0 3		£2,030 0 3

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

ANDREW RUSSELL,
Assistant Commissaire.

APPENDICE L.

ÉTAT du nombre d'acres vendus, et du montant reçu sur la vente des terres des écoles en vertu de la 12e Vic., chap. 200, faisant partie du million d'acres appropriés aux écoles communes.

Date.	Acres.	RECETTES.			PAIEMENTS.							Déboursés et divers.		
		Prix.	Principal.	Rentes.	Intérêt.	Péages du chemin de Saugueen.	Principal.	Rentes.	Intérêt.	Chemin de Saugueen.	Arpentages.		Commission Principal.	Commission Rentes.	Commission Intérêt.
1851	62011	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1852	61243	10 10 0	5561 7 10	7 8 9	13 4 10	6 19 10	12 9 0	4 18 11	115 12 0	4183 5 4	333 13 8	0 8 11	0 15 10	18 12 6
1853	177483	12 6	7204 18 11	5 5 1	122 19 11	4428 0 0	4 18 11	115 12 0	32 18 3	2342 17 11	432 5 8	0 6 2	7 7 11	1 15 4
1854	304085	10 0	21605 0 0	35 0 3	424 19 7	17423 15 0	32 18 3	399 9 2	212 19 2	1093 9 0	1303 7 0	2 2 0	25 9 11	1 2 0
1855	312393	10 0	23212 15 11	226 11 0	612 11 2	23493 16 4	212 19 2	604 0 2	22 13 1	1818 4 11	1512 15 4	1 8 10	38 11 0	51 7 3
1856	47725	10 0	40700 1 8	24 1 1	2096 9 11	37401 14 5	22 13 1	1969 4 2	604 11 9	954 11 2	1349 4 7	33 11 9	125 15 9	36 12 0
1857	8978	10 0	13417 16 3	47 5 0	1698 18 1	12423 10 2	44 8 4	1505 19 5	601 11 9	123 9 10	805 1 3	2 16 8	101 18 8	225 0 0
	906419		636183 5 7	988 15 6	65905 4 6	116128 2 3	929 9 4	6489 8 1	1888 5 9	9705 15 11	8178 7 7	59 6 2	414 6 5	395 4 1

Lots de ville et de parc..... 4,421 1/2
 Nombre total d'acres vendus..... 970,640 1/2
 appropriés..... 1,000,000
 " " non vendus..... 29,159 1/2

Récapitulation.

RECETTES.		PAIEMENTS.	
Principal.....	£ s. d.	Montant transporté au gouvernement, à compte du principal.....	£ s. d.
Rentes.....	136189 5 7	do do de la rente.....	116128 2 3
Intérêt.....	688 15 6	do do de l'intérêt.....	929 9 4
Péages du chemin de Saugueen.....	6909 4 6	Total transporté au gouvernement.....	12546 19 8
	105 0 0	do arpentages.....	432 5 8
		do commission sur le principal.....	1888 5 0
		do commission sur la rente.....	3708 15 11
		do sur l'intérêt.....	8178 7 7
		do déboursés et divers.....	59 6 2
			414 6 5
			395 4 1
	£ 144,188 5 7		£ 144,188 5 7

Département des terres de la couronne,
 Toronto, 31 décembre 1857.

ANDREW RUSSELL,
 Assistent commissaire.

APPENDICE M.

ETAT des sommes disponibles pour des améliorations publiques sur les ventes des terres de la couronne, des écoles de grammairre et des écoles communes, en vertu de la 16e Vic., chap. 159, sec. 14, dans chaque comté du Haut-Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1857.

COMTES.	RECETTES.			MONTANT DISPONIBLE.		
	Vente des t. de la couronne.	Vente des t. des écoles de grammairre	Vente des t. des écoles communes.	Vente des t. de la couronne.	Vente des t. des écoles de grammairre	Vente des t. des écoles communes.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Addington	252 0 0	217 19 7	.....	50 8 0	43 11 9	.....
Bruce	1927 18 11	.....	7302 18 11	385 11 9	.....	1716 3 10
Brant .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Carleton	1324 7 4	.....	.....	264 17 5	.....	.....
Durham	28 17 7	.....	.....	5 15 6	.....	.....
Dundas	43 5 0	.....	.....	8 13 0	.....	.....
Elgin	125 13 6	201 13 11	.....	25 2 8	40 6 9	.....
Essex	1325 5 2	.....	.....	265 1 0	.....	.....
Frontenac	1297 18 2	374 4 5	.....	259 11 5	74 16 10	.....
Grey	5901 14 1	9417 10 11	2524 13 0	1180 6 8	1883 10 2	593 7 1
Greenville	203 5 11	108 7 10	.....	40 13 2	21 13 6	.....
Glengarry	40 0 0	.....	.....	8 0 0	.....	.....
Haldimand .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hastings	475 19 3	.....	.....	95 3 9	.....	.....
Halton .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huron	1411 7 6	.....	3706 2 10	282 5 5	.....	870 19 2
Kent	2857 15 4	.....	.....	571 11 1	.....	.....
Lincoln .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leeds	36 11 4	.....	.....	7 6 3	.....	.....
Lanark	1900 4 0	.....	.....	380 0 9	.....	.....
Lennox	423 7 0	.....	.....	84 13 5	.....	.....
Lambton	660 2 2	.....	.....	132 0 6	.....	.....
Middlesex	150 17 6	265 3 5	.....	36 3 6	53 0 7	.....
Northumberland	259 0 0	272 2 8	.....	51 16 0	54 8 6	.....
Norfolk	110 0 0	1251 10 6	.....	22 0 0	250 6 0	.....
Ontario	761 19 4	.....	.....	152 7 10	.....	.....
Oxford .....	.....	293 15 5	.....	.....	58 15 1	.....
Peterborough	1069 7 11	.....	.....	213 18 1	.....	.....
Peel	71 17 10	.....	.....	14 7 7	.....	.....
Perth	592 10 9	.....	1208 16 0	118 10 2	.....	284 0 4
Prince Édouard	15 5 0	.....	.....	3 1 0	.....	.....
Prescott	1751 12 0	.....	.....	350 6 4	.....	.....
Russell	1326 14 0	.....	.....	265 6 9	.....	.....
Renfrew	6396 15 7	.....	.....	1279 7 2	.....	.....
Simcoe	2832 17 8	.....	.....	566 11 6	.....	.....
Stormont	79 6 3	10 8 10	.....	15 17 3	2 3 9	.....
Victoria	1451 6 3	.....	.....	290 5 4	.....	.....
Wellington	2853 9 0	.....	261 14 10	570 13 9	.....	61 10 3
Welland	190 8 4	.....	.....	38 1 8	.....	.....
Wentworth	4 4 0	.....	.....	0 16 9	.....	.....
Waterloo .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
York	513 17 2	.....	159 13 9	102 15 5	.....	37 10 7
	£40697 0 10	£12413 7 6	£15163 19 4	£8139 7 10	£2482 12 11	£3563 11 3

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE N

Bas-Canada.

Rapport relatif aux arpenteurs et aux arpentages pour l'année expirée le 31 décembre 1857.

Noms des arpenteurs employés.	Description.	Date de la nomination.	Par qui nommés.	Salaires.	Allocation.	Journaliers employés.	Sommes à eux payées comme totales durant l'année.	Dépenses pendant l'année.	Terres arpentées pendant l'année.	Coût moyen par acre.	Quantité (s'il y en a) de terre arpentée, mais pas par un arp. du gouvern.	Remarques.	
Wm. Macdonald.....	Arpenteurs provinciaux.	24 sept. 1821.	Comte Dalhousie	20s. par jour.								La plus grande partie des arpentages linéaires et de contour a été levé le coût moyen par acre des terres réellement subdivisées durant l'année. Il n'y a que les arpentages faits en vertu d'instructions du gouvernement, dont il soit fait rapport à ce bureau.	
F. P. Quinn.....		15 juillet 1844	Sir Charles Metcalfe.										
G. F. Austin.....		19 do 1846	Comte Cathcart										
O. A. Dubé.....		23 sept. 1846	Do										
A. Larue.....		2 mai 1829.	Sir James Kempt			2s. 6d. pour rations							
A. Painchaud		12 mai 1853.	Comte d'Elgin								5 9-10 par acre.		
G. N. Allbright		13 oct. 1848.	Do										
C. J. Bouchette.....		25 oct. 1849.	Do										
J. B. Duberget.....		27 avril 1818.	Sir J. C. Sherbrooke										
W. W. O'Dwyer.....		15 juillet 1844	Sir Charles Metcalfe.										
P. A. Tremblay		15 oct. 1853.	Comte d'Elgin										
A. Gagnon		10 mai 1848.	Do										
J. B. Richard		7 juillet 1858	Do										
J. P. Dery		27 juillet 1846	Comte Cathcart										
John Neilson.....	8 juillet 1852	Comte d'Elgin											

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

JOSEPH BOUCHETTE,
Député arpenteur général.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 1er janvier 1858.

APPENDICE O.
HAUT-CANADA.—RAPPORT des arpentages pour l'année finissant au 31 décembre 1857.

No.	Arpenteurs.	Arpentages.	Coût de l'arpentage.		No. d'acres arpentés.	No. de MILES.		Remarques.
			£	s. d.		Grand. lignes.	Lignes latéral.	
1	John A. Snow	Township de Sébastopol	683	4	20	..	..
2	A. B. Perry	Do	905	12	30	..	..
3	H. O. Wood	Do	803	12	19	25	25	
4	Charles Rankin	Do	636	2	10	25	25	
5	J. L. P. O'Hanly	Do	738	6	17	..	..
6	Do	Do	234	6	2	..	..
7	A. B. Perry	Do	181	11	3	..	..
8	Michael Deane	Do	820	2	7	..	..
9	Do	Do	522	16	1	..	..
10	Do	Do	768	3	6	..	..
11	Charles Unwin	Do	750	8	4	..	..
12	Duncan Sinclair	Do	1504	14	31	..	..
13	Do	Do	1926	19	34	..	..
14	Michael Deane	Do	88	1	3	..	..
15	Francis Kerr	Do	46	1	3	..	..
16	Joseph Kirk	Do	233	9	10	..	..
17	T. N. Molesworth	Do	395	14	6	..	..
18	Robert Gilmour	Do	11	1	8	..	..
			£10370	9	2	672½	1080	
					290690¼			

(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, qui comprend les avances faites sur les arpentages qui se poursuivent à présent.)

Récapitulation.

238290 Acres subdivisés en lots de ferme de 100 acres chaque, à 41d. par acre.	672½ Miles de lignes principales.
2400¼ Acres subdivisés en lots de ville d'un demi-acre, et en lots de pare de 2 à 10 acres, à 6s. 4d. par acre.	1080 Miles de lignes latérales.
290690¼ Acres.	1752¼ Miles de contours de townships, lignes d'exploration, etc., à £3 13s. 8d. par mille.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

APPENDICE P.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE—Rapport des ouvrages du bureau pendant l'année 1857.

Nombre de plans compilés et copiés.....	955
“ Instructions d'arpentage préparées.....	105
“ Plans, notes de campagne, journaux, comptes et listes de paie des arpentages des terres publiques vérifiés et examinés..	490
“ Plans et rapports d'arpentages privés examinés, et étendues calculées.....	72
“ Plans de chemins de fer et livres de renvois examinés, et étendues calculées.....	70
“ Candidats examinés pour être admis à la profession d'arpenteur provincial.....	18
“ Renvois pour lettres patentes préparés.....	3229
“ Descriptions pour lettres patentes préparées.....	3692
“ Lettres patentes grossoyées, examinées et enregistrées dans les différents livres d'archives.....	3221
“ Erection de paroisses, townships et villages dans le Bas-Canada	38
“ Procès-verbaux de lignes de division entre les terres de la couronne et les seigneuries examinés.....	7
“ Spécifications de lots à vendre, dans les villes et townships, préparées.....	35
“ Assignations examinées et enregistrées.....	1098
“ Rapports d'agents examinés et enregistrés.....	1165
“ Comptes courants préparés.....	112
“ Etats des sommes disponibles pour des améliorations publiques, en vertu de la 16e Vict., ch. 159, sec. 14.....	168
“ Etats préparés pour la législature et le livre bleu.....	46
“ Rapports pour le conseil exécutif préparés.....	1146
“ Lettres écrites.....	7903
“ Pages folio de rapports, rôles de terrains, assignations, etc., enregistrées.....	6585
“ Pages de notes de campagne, rapports, lettres, etc., copiées..	8177
“ Cédules des terres de la couronne, du clergé et des écoles fournies aux agents des bois.....	741
“ Rapports des terres patentées pour l'usage des registrateurs et trésoriers de comté.....	80

ANDREW RUSSELL,

Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE

Département

ETAT COMPARATIF des lettres reçues

ANNEES.	BRANCHES DE L'OUEST.					BRANCHES DE L'EST.				
	Correspondence— M. Tarbutt.	De l'ex-arpenteur général, M. Spragge.	Des arpenteurs M. Russell et M. Devine.	Du comptable, M. Ford.	Total.	Correspondence— M. Collins.	Domaine de la couronne, M. Judah.	De l'arpenteur, M. Bouchette.	Du comptable, M. Collins (par M. Ford.)	Total.
1857	4056	1912	798	1927	8693	1337	758	526	279	2900
1856	3602	2192	701	1538	8023	1464	735	388	231	2768
Augmentati'n	454	..	97	389	670	..	23	188	48	132
Diminution ..	..	280	..	..	..	127	..	..	..	..

DISTRIBUTION MENSUELLE DES LETTRES.

Janvier	1071
Février	1068
Mars	1306
Avril	1255
Mai	947
Juin	950
Juillet	1170
Août	1111
Septembre	1116
Octobre	1084
Novembre	925
Décembre	868

Total, couvrant 1220 pages12871

DISTRIBUTION DES ORDRES EN CONSEIL.

M. Tarbutt	94
M. Spragge	94
M. Russell et M. Devine	14
M. Ford	9
M. Collins	40
M. Judah	18
M. Bouchette	10
M. Dawson	20
Divers	11
Total	310

L'Honorable
Commissaire des terres de la couronne.

Janvier 1858.

Q.

des Terres de la Couronne.

et enregistrées dans les années 1856-57, etc., etc.

PROVINCE EN GENERAL.			Commissaire sur affaires de cheu.	Grand Total.	Noms de l'index.	Lettres.	ORDRES EN CONSEIL.				Remarques.
Bois et forêts, M. Dawson.	Transférées aux autres départements.	Total.					Est.	Ouest.	Divers.	Total.	
847	47	894	384	12871	17300	28700	68	211	31	310	1220 grandes pa- ges pleines, et avec les dossiers, équivalant à 2440 pages.
971	32	1003	454	12258	16500	22000	74	137	39	250	
..	15	..	..	613	800	6700	..	74	..	60	
124	..	109	70	..	..	..	6	..	8	..	

LETTRES ENREGISTREES DANS LES ANNEES,

1852	5924	Lettres et opinions du proc. gén. ouest.....	49
1853	8765	Do do do est.....	29
1854	9071	Lettres reçues par voie du secrétaire provincial	361
1855	9167	Renvoyées par voie du maître général des pos- tes (inutiles).....	75
1856	12258		
1857	12871		

Respectueusement soumis,

JOHN MORPHY,
Régistrateur.

APPENDICE R.—BOIS ET FORÊTS : RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

NOMS DES AGENTS.	DROITS PRELEVÉS : QUANTITES ET DESCRIPTION DES BOIS.																	
	BILLOTS SCIES.		PIN BLANC.		PIN ROUGE.		EPIN. R.		CHÊNE.		ORME.		MEHRSIÈR.		EPIN. BIC.		CÈDRE ET GÈNÈVRIER.	
	Pin B.	Pin R.	Ep. Bl.	Pics.	Pics.	Pices.	Pics.	Pics.	Pics.	Pics.	Pes.	Pics.	Pes.	Pics.	Pes.	Pics.	Pes.	Pics.
A. J. Russell	270,343	177,947		11,945,621	1,974,225	47,220	1,974,225		258	7,350	493	16,405						
Joseph F. Wey	9,515	726,568		30,205	30,205	388	30,205		105	5,102	2,269	91,798						
Charles E. Belle	103,546	7,374	640	663,941	12,580	418	12,580		102	4,415	2,036	61,954						
Oliver Wells	88,680	36,500	405	23,939		3	27,404				12	366						
Ger. J. Nagle	84,900	1,325		10,756			149	1,609	21,297			207	7,655					
George Duberger																		
S. V. Larue				156		2	230			1,462	56,327	145	7,816			100	600	C. 2 45
N. Hammond	21,975																	
A. W. Powell	14,658																	
Charles T. Dubb	10,476			1,103	35,896													
Joseph N. Verge	6,593			1,343	63,785													
Charles Dawson	973,653	1,325	133,289	213,130	13,875,563	48,795	2,044,853	1,609	21,297	1,927	73,194	4,055	177,909	921	19,810	268	4,334	773 7,141

NOMS DES AGENTS.	DROITS PRELEVÉS : QUANTITES ET DESCRIPTION DES BOIS.												DROITS PROVENANT DES COUPES DE BOIS.								
	DOUVES.		B. BLANC.		AUTRES BOIS.		RAMBARDEAN.		FLOTTES ET TRAVERSES.		MATS.		B. DE CORDR.		ESPARS.		ROIS DE CONSTRU.		PRUCHE.		
	Etalon.	Ind.	Oc.	Autr's	Pes.	Pics.	Pes.	Pics.	Pes.	No.	No.	No.	No.	Cordes.	No.	No.	No.	No.	Pes.	Pics.	
A. J. Russell					35	1,651	760	24,454													
Joseph F. Wey	6,160				1,200		100	100	10,000												
Charles E. Belle							500	Spokes	421												
Oliver Wells																					
Ger. J. Nagle					2	63															
George Duberger																					
S. V. Larue																					
N. Hammond	195,438																				
A. W. Powell																					
Charles T. Dubb																					
Joseph N. Verge																					
Charles Dawson	200,595				37	1,714	780	24,534	421	10,000	20,294			2,4143	60	1,693	117	4,670			

Un délat de six mois ayant été accordé pour le paiement des rentes de terres, sur renouveaulement de licences, le montant provenant de cette source de revenu ne pourra être constaté qu'après le 30 avril prochain. Le montant provenant des routes de terres l'année dernière a été £11,473 13s. 1d.

Montant total provenant des coupes de bois en 1856... £45,636 1 9
 Montant total provenant des glissoires en 1856..... 8,608 3 4

£54,244 5 1

Augmentation en 1857..... 9,783 10 7
 £64,027 15 8

Montant total provenant des coupes de bois en 1857... £57,677 1 5
 Montant total provenant des glissoires en 1857..... 9,783 10 7
 £67,460 18 0

Augmentation en 1857..... £13,215 12 11

ANDREW RUSSELL, assistant commissaire.
 Bois et forêts : Département des terres de la couronne, Toronto, 31 décembre 1857.

APPENDICE R.

Bois et Forêts.

ETAT indiquant la proportion fournie par chaque section de la province, du revenu provenant des "droits sur les bois" et des "rentes de terres," durant l'année 1857.

Du Haut-Canada	£23,730	5	9
Du Bas-Canada.....	28,505	17	8
Différence en faveur du Bas-Canada....	<u>£4,775</u>	<u>11</u>	<u>11</u>

Droits sur les glissoires en 1857—

Ottawa	£7,741	11	1
St. Maurice	1,252	18	4
	<u>£8,994</u>	<u>9</u>	<u>5</u>

Les proportions de ce montant de chaque section }
de la province ne peuvent être constatées. }

Total des droits sur les bois et rentes de terres.	£52,236	3	5
Glissoires	8,994	9	5
	<u>£61,230</u>	<u>12</u>	<u>10</u>

ANDREW RUSSELL,

Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
31 décembre 1857.

R. (a.)

BOIS ET FORETS.

ETAT GÉNÉRAL des recettes et des dépenses du surintendant des inspecteurs et mesureurs de bois, pour mesurer, inspecter et compter le bois, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1857.

	£	s.	d.		£	s.	d.
b							
Recettes brutes pour mesurer, inspecter et compter le bois, comme par état.....	12,786	19	0	Montant payé aux inspect. et mesur. de bois, par état.....	10,265	4	4
Montant reçu pour fournir des spécifications en double relativement aux arpentages, etc.....	6	12	6	Salaires des ciéres, par état.....	2,700	12	0
Balance.....	1,560	8	0	Dépenses contingentes, par état.....	586	0	6
				Député surintendant des inspecteurs (Sorel) balance.....	282	7	10
				Payé à J. A. Dorval, par lettre d'instruction de l'hon. commissaire des terres de la couronne, datée Toronto, 8 avril 1857.....	19	14	9
				Salaires du surintendant des inspecteurs pour l'année finissant le 31 déc. 1857, en vertu de l'acte 9 V., c. 10.	500	0	0
					£14,353	19	5
Montant reçu du fonds de surplus par voie de l'hon. commissaire des terres de la couronne, daté Toronto, 3 avril 1857.	1,564	15	7	Balance rapportée.....	1,560	8	0
Montant reçu par do. par voie de la banque du Haut-Canada, daté Toronto, 4 avril 1857.....	1,564	15	7	Balance comme par l'état A, rendu le 31 décembre 1856.....	888	0	3
Montant reçu de do. comme par lettre de l'assistant commissaire des terres de la couronne, datée Toronto, 16 décembre 1857.....	1,000	0	0	Montant renvoyé à l'honorable commissaire des terres de la couronne par traite de banque datée à Québec, 28 avril 1857.....	1,564	15	7
Balance.....	4,129	11	2	Balance.....	116	7	4
					£4,129	11	2

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Toronto, 31 décembre 1857.

R. (b.)

BOIS ET FORETS.—ETAT des bois mesurés, inspectés et comptés au port de Québec, par le bureau du surintendant des inspecteurs de bois, pendant la saison de 1857.

	Pièces.		Tonneaux.		£ s. d.
Pin blanc.....	302203	Mesuré	490460 ² / ₁₀	d.	
Bois blanc.....	316	do	390 ² / ₁₀		
Noyer tendre.....	35	do	38 ² / ₁₀		
			490889 ² / ₁₀	à 2 ¹ / ₂	5624 15 7
Pin rouge	46932	do	48746 ² / ₁₀		
Chêne	15437	do	2740 ² / ₁₀		
Orme	35058	do	36421 ² / ₁₀		
Frêne	3170	do	3681 ² / ₁₀		
Epinette rouge.....	26113	do	18935 ² / ₁₀		
Mérisier	2340	do	1036 ² / ₁₀		
Erable	86	do	73 ¹ / ₁₀		
Hêtre	3	do	4 ² / ₁₀		
Pruche	104	do	56 ² / ₁₀		
Epinette blanche.....	59	do	36 ² / ₁₀		
Noyer	768	do	541 ² / ₁₀		
			136336 ² / ₁₀	3 ¹ / ₂	2130 5 0
		Mesuré et inspecté.			
Chêne	2	do do	2 ¹ / ₁₀		
Mérisier.....	6675	do do	2705 ² / ₁₀		
Noyer	306	do do	225 ² / ₁₀		
			2933 ² / ₁₀	7 ¹ / ₂	87 1 11
Rames.....	974	do do par.	100 pièces	4 6	2 3 10
Do.....	641	Compté	do	1 2	0 7 6
	1615				
Mâts et beauprés	292	Mesuré et inspecté chacun.	24 pcs. et plus	3 10	55 19 4
Do do	361	do do	19 à 24 pcs.	3 3	58 13 3
Do do	84	do do	12 à 19 pcs.	2 2	9 2 0
	737				
Espars, pin rouge.....	93	Mesuré	19 à 24 pcs.	3 3	15 2 3
Do do	1551	do	12 à 19 pcs.	2 2	168 0 6
	1644	Montant reporté.....			£8151 11 2

R. (b.)

BOIS ET FORETS.—Etat des bois mesurés, inspectés et comptés, etc.—(Suite.)

	Pièces.			
		Montant rapporté.....	.....	£8151 11 2
			s. d.	£ s. d.
Espars, épinette blanche...	16	Mesuré, 12 à 19 pcs. chaque	at 2 2	1 14 8
Do, épinette rouge.....	2	do 12 à 19 pcs. chaque	2 2	0 4 4
Douves, étalon.....	2205402	2064m. 0c. 0q. 18ps., par mille.....	14 6	1496 8 2
Do, Indes occidentales.	2868794	2390m. 6c. 2q. 14ps., par mille.....	6 4	757 0 10
Plançons inspectés.....	1613045	Inspecté 1748305 $\frac{2}{3}$ pièces d'étalon, par 100 étalons	2 10	2476 15 4
Do do	367419	Compté 438418 $\frac{2}{3}$ pièces d'étalon, par 100 étalons	7	127 17 5
Planches et madriers	137059	Inspecté, par 100 pièces.....	2 0	137 1 2
Do do	12086	Compté, par do	1 8	10 1 5
Cordes de lattes.....	5008 $\frac{1}{8}$	Inspecté et compté, par corde	1 8	416 19 3
				£13575 13 9
			£ s. d.	
Rapporté comme restant dû, comme par état B. du 31 décembre 1855, £266 5s. 9d.; reçu depuis.....			230 19 9	
Rapporté comme restant dû, comme par état B. du 31 décembre 1856, £96 18s. 7d.; reçu depuis.....			50 1 4	
				281 1 1
				£13856 14 10
Restant dû pendant cette saison				1069 15 10
				£12786 19 0

Restant dû.	
	£ s. d.
Pour l'année 1855.....	35 6 0
Do 1856.....	46 17 8
Do 1857.....	1069 15 10
Total restant dû.....	£1151 19 1

R. (c.)

ETAT des honoraires payés aux inspecteurs de bois, dans leurs départements respectifs, pour l'ouvrage fait durant la saison de 1857.

Département.	Nom de l'inspecteur, etc.	Pièce justificative	Montant.			Total.
			£	s.	d.	
Mâts en pièces carrées..... Beauprés, espars..... Rames et anspects.....	Ig. A. Dorval.....	1	329	18	3	£730 5 10
	Ol. Gaboury.....	2	221	0	11	
	Alexis Dorval.....	3	179	6	8	
Bois carré.....	James Lynch.....	4	217	19	0	
	J. B. Vachon.....	5	210	8	2	
	Joseph Larose.....	6	209	0	6	
	James Scott.....	7	206	19	11	
	John Clark.....	8	201	8	9	
	Pierre Jeunest.....	9	200	19	2	
	Peter Gilgan.....	10	192	5	0	
	Thomas Murphy.....	11	183	1	1	
	Joseph Locquell.....	12	181	7	9	
	Stephen Lambert.....	13	176	11	6	
	Edward Verrault.....	14	175	1	4	
	Henry McPeak.....	15	175	0	4	
	William Duggan.....	16	173	1	1	
	Thomas Redmond.....	17	172	17	9	
	Oliver Gauvreau.....	18	172	16	1	
	William Bee.....	19	169	13	9	
	Jno. S. Waterson.....	20	168	3	3	
	Narcisse Valin.....	21	168	1	2	
	John O'Sullivan.....	22	164	5	5	
	Louis Doiron.....	23	163	3	9	
	F. H. Béland.....	24	161	13	6	
	Jacques Jobin.....	25	157	10	6	
	Denis Duggan.....	26	154	9	8	
	Denis Cantillon.....	27	151	11	10	
	Robert Russell.....	28	149	4	11	
	Pierre McNeill.....	29	145	7	8	
	John Miller, Ship'ng Cul'r.	30	86	14	5	
George Miller, do.....	31	83	10	6		
J. Jordan, par. de la saison	32	63	8	11		
Planches, bordages, madriers et lattes.....	Patrick Malone.....	33	279	1	3	£4835 16 8
	Michel Hamel.....	34	278	1	8	
	Thomas Wilson.....	35	269	8	1	
	Michael Power.....	36	268	10	0	
	F. X. Thompson.....	37	240	5	10	
	Peter Gilly.....	38	214	7	7	
	Benj. Locquell.....	39	176	7	8	
	James Myler.....	40	158	9	7	
	William McKutcheon.....	41	144	12	9	
	Charles Couture.....	42	113	17	4	
	Jeffery Malone.....	43	107	7	1	
	Jean Couture.....	44	89	4	10	
	Jérôme Couture.....	45	80	9	6	
	J. B. Jarnac.....	46	72	10	2	
	Maurice Malone.....	47	7	1	9	
					£2499 14 8	

R. (c.)

ETAT des honoraires payés aux inspecteurs de bois, etc.—(Suite.)

Département.	Nom de l'inspecteur, etc.	Pièce justificative	Montant.	Total.
Planches, bordages, madriers, lattes et douves.....	Thomas Malone.....	48	£ s. d. 173 10 10	£298 14 7
	Michael Murphy.....	49	125 3 9	
Douves	Joseph Frederick.....	50	206 16 5	
	Louis Myrand.....	51	202 11 3	
	Jacques Villeneuve.....	52	184 12 11	
	Clement Giroux.....	53	179 9 3	
	Michael Gibbons.....	54	166 9 5	
	Barthl. Chartier.....	55	164 2 7	
	Charles Corneau.....	56	161 7 7	
	Joseph Langlois.....	57	155 14 6	
	J. B. Philibert.....	58	150 4 10	
	Robert Boyle.....	59	121 16 9	
	William O'Brien.....	60	104 13 8	
	John Curtin.....	61	92 14 3	
Jas. Mackie, insp. navires.	62	9 19 2		
			£1900 12 7	
			£10265 4 4	

N. B.—Le montant payé aux inspecteurs de bois, comme par état détaillé, est le montant brut de ce qu'ils reçoivent respectivement; sur cela, ils ont à payer, conformément à la 17^e clause de l'acte, leurs aides et assistants, ainsi que toutes les dépenses inséparables de l'exécution de leurs devoirs.

(R. d.)

BOIS ET FORETS.

Etat des salaires payés aux clercs employés dans le bureau du surintendant des inspecteurs et mesureurs de bois, Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1857.

NOM DU CLERC.	EMPLOYE COMME	DEPARTEMENT.	TERME DE L'ENGAGEMENT.	No. de l'année.	Salaires.	Montant.
Matthew Harbeson.....	{ Premier clerc et dé- puté surintendant. }	.....	12 mois de salaire expirés le 31 déc. 1857....	63	360 0 0	
Charles S. Graddon.....	Caisier.....	.....	{ 10 mois de du 1er jan. au 1er oct. 1857... et du 1er déc. au 31 déc. à \$25 par mois... }	64	250 0 0	
Alexander Fraser.....	Teneur de livres.....	.....	12 mois finissant le 31 décembre 1857.....	65	300 0 0	
John Y. Cook.....	Clerc des spécifications.....	Département des bois.....	Saison—1er mai au 20 novembre 1857.....	66	181 5 0	
John O'Kane.....	Do.....	Do.....	Do 1er mai au 31 décembre 1857.....	67	200 0 0	
Alexander McGillis.....	Do.....	Dép. des planches et douves.....	Do 1er mai au 31 décembre 1857.....	68	193 15 6	
James Prndergrnst.....	Do.....	Département des bois.....	Do 1er mai au 15 novembre 1857.....	69	150 0 0	
Pierre Miller.....	Do.....	Do.....	12 mois de salaire finissant le 31 déc. 1857....	70	171 17 6	
Francis Quinn.....	Do.....	Dép. des planches et douves.....	Saison—1er mai au 31 décembre 1857.....	71	187 10 0	
Octave Vézina.....	Do.....	Département des bois.....	Do 1er mai au 31 décembre 1857.....	72	125 0 0	
James O'Leavy.....	Do.....	Do.....	Do 1er mai au 31 décembre 1857.....	73	125 0 0	
Thad. Walsh.....	Do.....	Do.....	Do 1er mai au 31 décembre 1857.....	74	100 0 0	
W. A. Launière.....	Do.....	Do.....	Do 1er mai au 1er novembre 1857.....	75	100 0 0	
L. Hearne.....	Do.....	Do.....	Do 1er mai au 30 novembre 1857.....	76	100 0 0	
Edward Duggan.....	Do Extra.....	Do.....	Do 16 juin au 16 septembre 1857.....	77	43 0 0	
D. Vaughan.....	.....	.....	.....	78	17 10 9	2587 7 6
Ferguson et Knight.....	.....	.....	.....	79	19 13 0	
Ferguson, Temple et Knight.....	.....	.....	.....	80	20 0 1	
Ferguson, Byrne et Knight.....	.....	.....	.....	81	29 11 7	
R. Ferguson.....	.....	.....	.....	83	14 11	
F. Lavue.....	.....	.....	.....	84	3 6 1	
Vaughan et Temple.....	.....	.....	.....	85	22 8 7	
G. Temple.....	.....	.....	Engagés de temps à autre.....	86	4 14 11	
James McGillis.....	.....	.....	.....	87	15 0 0	
Alexander McGillis.....	.....	.....	.....	88	12 10 0	
Francis Quinn.....	.....	.....	.....	89	10 0 0	
Thad. Walsh.....	.....	.....	.....	90	5 0 0	
Pierre Miller.....	.....	.....	.....	91	1 1 8	
Byrne et Ferguson.....	.....	.....	.....	82		168 4 6
						\$2700 12 0

R. (b).

BOIS ET FORETS.

EXTRAIT du nombre de pièces, et de pieds cubes, de chaque espèce de bois, mesuré et inspecté, sous la surveillance du surintendant des inspecteurs de bois, au port de Québec, pendant la saison de 1857, avec la section de la province où ces bois ont été produits.

1857.		Pin blanc.		Pin rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Bois blanc.		Noyer tendre.	
No.		Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.
1.	Québec et Montréal.....	8205	493118	107	6371	1	45	321	12471	35	1800	6	212		
2.	St. Laurent, de Montréal à la tête de l'Ontario.....	91559	1697491	1267	49771	273	15184	10076	823147	533	25785	51	2861	15	688
3.	Grande Rivière et lac Erie.....	1657	1024760	1	83	13687	1024760	2272	105168	1	102			1	41
4.	Rivière d'Ottawa et ses tribut. en bas de la cité d'Ottawa.....	32714	2082083	285	8753	394	19105	4550	195783	2138	98184	80	4126	18	777
5.	Gatineau.....	7012	467804	45	1715	1	28	149	4902	47	2243	1	46		
6.	Rideau.....	1966	67062	1		82	977	2012	78164	170	8531			1	83
7.	Riv. Ottawa et ses tribut. en haut de la cité d'Ottawa.....	225746	1176162	43137	1383015	932	23983	4330	159489	199	8569	178	8390		
8.	Etats-Unis.....	4	106			119	10118	1948	85108	47	2470				
		302203	19618102	46932	1949831	15439	1006215	35058	1450832	3170	147274	316	15635	35	1540
1857.		Epinette rouge.		Mérisier.		Erable.		Hêtre.		Pruelle.		Epinette blanche.		Noyer.	
No.		Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.
1.	Québec et Montréal.....	9081	193161	8746	141800					103	2207	53	1221		
2.	St. Laurent, de Montréal à la tête de l'Ontario.....	1690	56119	34	1839									1	46
3.	Grande Rivière et lac Erie.....	1	1											666	18224
4.	Riv. Ottawa et ses tribut. en bas de la cité d'Ottawa.....	8576	267131	139	4683	85	2858	1	64			3	135	100	4371
5.	Gatineau.....	113	3748						103						
6.	Rideau.....	2826	101149	4	192	1	73								
7.	Riv. Ottawa et ses tribut. en haut de la cité d'Ottawa.....	2524	87347	92	1731					1	35	3	105	307	7741
8.	Etats-Unis.....	702	24125												
		29113	733430	9015	140675	86	2931	3	172	104	2242	59	1461	1074	30682

R. (h.)—(Suite.)

SECTION D'OTTAWA, en haut de la cité d'Ottawa, subdivisée sous les chefs qui suivent.

1857.		Section de la province.		Pin blanc.		Pin rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Bois blanc.		Bois blanc.	
No.		Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.
1	Rivières à la Carpe et Quio	8846	409625	896	48505	80	80	6	80	17	30	11	579	9	448	...	...
2	Lacs du Chêne et des Chats	3054	168951	3	116	8	99	8	8	1	742	29	1089	9	685	...	...
3	Rivière Mississippi	3084	2131712	253	11967	314	8711	2	54	2355	98124	112	4921	131	6855	...	...
4	Madawaska	4673	3074409	12316	574010	2	54	2	54	26	808	20	852	24	1120	...	...
5	Bonnechère	1725	1194581	2044	87389	272	7968	4	7968	4	97	18	749	4	189	...	...
6	Ile du Calumet, et rivière et lac du Fort Coulonge	2248	1291878	2977	104849	248	6307	45	1502	206	5245	6	284	8	384	...	...
7	Rivière Noire	28672	1911173	1136	48867	1	2176	4	1	1206	45031	6	284	1	59	...	...
8	Iles et lac des Allumettes, Westmeath et Culbutte	7216	378612	62	2176	36	1060	4	4	5	175	1	51	1	105	...	...
9	Rivières des Sauvages, du Rat-Musqué et du Serpent	8321	463549	2669	102175	4	4	4	4	4	86	2	124	1	105	...	...
10	Petawawee	12873	890561	14773	576598	1	116	1	116	4	86	2	124	1	105	...	...
11	Rivière à la Grise	15363	992021	2110	79452	1	42	1	42	4	86	2	124	1	105	...	...
12	Rivière Creuse, rapides des Deux Joachims et plus haut....	24871	1747893	5908	249414	932	25068	4	4	4	86	2	124	1	105	...	...
		225746	14764465	45137	1883018	932	25068	4	4	4	86	2	124	1	105	178	8390
1857.		Section de la province.		Épinette rouge.		Mérissier.		Érable.		Hêtre.		Pruncho.		Épinette blanche.		Noyer.	
No.		Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.	Pes.	Pieds.
1	Rivières à la Carpe et Quio	197	6291	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	86	...	...
2	Lacs du Chêne et des Chats	2395	43968	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	35	...	...
3	Rivière Mississippi	1207	43968	87	1556	...	...	...	...	...	...	...	...	1	19	...	...
4	Madawaska	814	28276	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	Bonnechère	4	225	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	Ile du Calumet, et rivière et lac du Fort Coulonge	118	2828	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	Rivière Noire	40	1027	4	112	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	Iles et lac des Allumettes, Westmeath et Culbutte	27	870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	Petawawee	4	153	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	Rivière à la Grise	1	25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	Rivière Creuse	35	1144	1	63	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	Rivière Creuse, Rapides des Deux Joachims et plus haut....	4	115	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		2524	87347	92	1731	932	25068	4	4	4	86	2	124	1	105	3	105
		2524	87347	92	1731	932	25068	4	4	4	86	2	124	1	105	307	7741

R. (2.)

BOIS ET FORETS.

EXTRAIT du nombre de pièces de tous-bois (bois quaré excepté) mesuré, inspecté et compté, sous la surveillance du surintendant des inspecteurs de bois, durant la saison de 1857, avec la section de la province où ces bois ont été produits.

Section de la province.											
No.	Québec et Montréal.	Mâts et beauprés.		Espars.		Rames.		Lattes.		Cordes.	5003 ² / ₅
		Pièces.	6	1006	608	641	5003 ² / ₅				
1.	St. Laurent, de Montréal et au-dessus.	519	1006	6	608	641	5003 ² / ₅				
2.	Ottawa et ses tributaires.	218	650	650	366	641	5003 ² / ₅				
3.		737	1662	1662	974	641	5003 ² / ₅				

Section de la province.											
No.	District en bas de Québec.	Planches de pin.		Bordages et nardiers.		Planches d'épinette blanche.		Bordages et nardiers.		Planches, pin et épinette blanche, comptées seulement.	
		Pes.	Etalons.	Pes. inspec.	Pes. comptées.	Pes.	Etalons.	Pes. inspec.	Pes. comptées.	Pes.	Etalons.
1.	St. Laurent, de Montréal et au-dessus.	8048	9169 ² / ₂	9322	3837	44442	4098711	652	343		
2.	Ottawa et ses tributaires.	238137	267057 ² / ₉	32045	1324	251627	254344 ² / ₂	27636	5137		
3.		365311	424891 ³ / ₉	23510	503	334168	321982 ¹ / ₆	29477	942	64246	744392 ⁴ / ₄
4.		1021	1249 ² / ₂	23510	503	334168	321982 ¹ / ₆	29477	942	64246	744392 ⁴ / ₄
5.		368887	427537 ² / ₂	14417	.....	1404	1342 ¹ / ₆	.....	.....	303173	365979 ¹ / ₂
6.		981404	1123693 ³ / ₃	79204	5064	631641	618606 ³ / ₀	57765	6422	367419	498418 ⁶ / ₆

Section de la province.											
No.	Québec à Montréal.	Douves d'étalon.		Indes occidentales.							
		Pes.	M. c. qrs. pts.	M. c. qrs. pts.	M. c. qrs. pts.						
1.	Montréal et Kingston.	.....	.....	.....	.....		
2.	Kingston et tête du lac Ontario.	27706	7 0 11	22	16 6 1						
3.	Grande Rivière et lac-Erié, y compris la rivière Thames.	2177696	2041 3 0 7	2041	2374 0 0						
4.	Ottawa et ses tributaires, y compris le Rideau.	.....	.....	.....	.....		
5.		2205402	2064M. 0c. 0qr. 18pts.	2064M. 0c. 0qr. 18pts.	2390M. 6c. 2qrs. 14pts.						

R. (k.)

BOIS ET FORÊTS.

ETAT du bois mesuré, inspecté et compté, à Lachine, par le bureau du député surintendant des inspecteurs de bois, durant la saison de 1857.

QUANTITE ET DESCRIPTION DU BOIS.

	Quarré.		Plat et rond.		Billots sciés.
	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Nombre.
Pin blanc	15186	744094	6027	257499	....
Pin rouge	58	2109	....	....	....
Chêne	1069	48753	220	5973	....
Orme	805	24963	213	8169	....
Frêne	269	9966	170	5234	....
Mérisier	62	1633	53	1613	....
Epinette rouge	482	13946	508	18579	....
Bois blanc	28	1533	17	648	....
Noyer tendre	3	99	1	27	....
Pruche	72	1633	....	....	....
Erable	18	624	5	142	....
Cèdre .....	....	....	571	19522	....
Espars .....	....	....	10	574	....
Billots sciés .....	....	....	....	....	13653
	18052	849353	7795	317980	13653

Nombre de radeaux.... 80.

ETAT COMPARATIF du bois mesuré à Lachine, 1856-57.

DOUVES—1857:

Etalon.....115,877 pièces M 121.1.1.29
Indes occid....180,350 " 150.7.0.10

	Quarré.		Plat et rond.		Billots sciés.
	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Nombre.
En 1856.....	6142	285045	5624	183324	2039
En 1857.....	18052	849353	7795	317980	13653
Augm. en 1857	11910	564308	2171	134656	11614

R. (L.)

Bois et Forêts—Etat du bois mesuré à Sorel, par le bureau du député surintendant des inspecteurs de bois, durant la saison de 1857 ; et section de la province où ces bois ont été produits.

Section de la province.	Pin blanc.		Pin rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Epinette rouge		Métrisier.		Hêtre.		Bois blanc.	
	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.	Pièces.	Pieds.
Ottawa, île des Allumettes	2856	147834	67	1990	3	68	1	45	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa, tp. de Clarence.	1840	95107	....	....	....	....	22	854	30	1130	517	15231	22	745	1	42	3	162
Ottawa, tp. de Newton.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	427	8979	....	....	....	....	....	....
	4696	242941	67	1990	3	68	23	899	30	1130	944	24210	22	745	1	42	3	162

R. (m.)

Bois et Forêts. — État général des recettes et dépenses pour le mesurage et l'inspection du bois, à Sorel, par le bureau du député surintendant des inspecteurs de bois, durant la saison de 1857.

Recettes.		£	s.	d.	Dépenses.		£	s.	d.
Recettes Lutes pour mesurer le bois, par état :					Payé honoraires d'inspecteurs, savoir :				
4696	pièces, pin blanc.....6073 ²¹ tonneaux.				1	Louis Dorion, inspecteur de bois.....	23	5	11
3	do bois blanc.....4 ² tonneaux.				2	Robert Russell, ".....	20	15	4
4699	pièces.....6077 ²³ ton. à 2 ³ d.	69	12	9	3	Jno. Jorltan ".....	10	19	10
					4	Jno. Miller ".....	2	7	9
67	pièces Pin rouge.....49 ⁰⁰ tonneaux.				5	Payé loyer de bureau, Augustin St. Louis.....			
3	" Chêne.....138 "				6	Payé diverses dépenses, par état.....			
23	" Orme.....2319 "					Payé mon salaire pour services comme député			
30	" Frêne.....2910 "					surintendant des inspecteurs de bois à			
944	" Tamarac.....60510 "					Sorel, et pour enregistrer et faire rap-			
22	" Bouleau.....1825 "					port des droits de la couronne sur les			
1	" Hêtre.....12 "					bois exportés <i>visé</i> Sorel, du 1er jan. au			
						31 déc.			
1090	pièces.....727 ⁴⁵ ton. à 3 ⁴ d.	11	7	2			57	8	10
	Reçu pour nouveau mesurage						7	0	0
427	pièces Tamarac.....220 ⁷⁵ ton. à 3 ⁴ d.								
	Reçu pour fournir des spécifications en double.....								
	Reçu de Wm. Quinn, surintendant des inspecteurs de								
	bois, Québec, par balance de compte.....								
		80	19	11					
		3	11	7					
		0	15	0					
		282	7	10					
		367	14	4					

THOMAS BOUTILLIER en compte avec le départ. de terres de la couronne.—(Suite.)

1857.			£	s.	d.
22	juill.	Payé à Eucher Dion.....	50	0	0
22	"	" à Thos. Pelletier.....	50	0	0
23	"	" à Louis Bernatchez pour indemnité.....	20	0	0
24	"	" à Andrew Bea.....	10	0	0
24	"	" à Rev. E. Richard.....	7	0	0
27	"	" à J. B. Delisle et A. Wait.....	60	0	0
28	"	" à P. Dagneault.....	75	0	0
29	"	" à J. Bonbeau.....	30	0	0
29	"	" à Elie Audet.....	100	0	0
30	"	" à Charles Thériault.....	50	0	0
30	"	" à N. Miville.....	150	0	0
30	"	" à Joseph Roy.....	125	0	0
30	"	" à L. H. Lebel.....	50	0	0
30	"	" à Eucher Dion.....	100	0	0
31	"	" à John Fannel.....	75	0	0
31	"	" à D. Phillips.....	100	0	0
1	noût	" à J. E. Fraser.....	45	0	0
1	"	" à C. F. Caron.....	20	0	0
3	"	" à J. Prince.....	49	0	0
5	"	" à C. F. Dionne.....	99	19	9
5	"	" à A. Martineau.....	75	0	0
7	"	" à J. E. Coté et M. Gaudette.....	75	0	0
7	"	" à Z. Bertrand.....	75	0	0
8	"	" à P. S. Kelly.....	51	5	13
8	"	" à H. Milway.....	40	0	0
8	"	" à L. M. Lapointe.....	100	0	0
10	"	" à B. Cimon et T. Fortier.....	100	0	0
12	"	" à Patrick Farrell.....	200	0	0
13	"	" à T. L. Duberger.....	150	0	0
13	"	" à Louis Dufresne.....	50	0	0
15	"	" à P. G. Verrault.....	125	0	0
15	"	" à T. Pelletier.....	50	0	0
18	"	" à J. L. M. Martin.....	25	0	0
18	"	" à John Duff.....	14	0	4
19	"	" à Eucher Dion.....	169	0	3
20	"	" à B. Garneau et J. B. Coulombe.....	100	0	0
20	"	" à Joseph Verrette.....	75	0	0
24	"	" à E. Audet.....	95	0	0
25	"	" à Louis Arcaud.....	200	0	0
25	"	" à J. Bonbeau.....	20	0	0
26	"	" à J. A. Leprohon et M. Crépeau.....	150	0	0
26	"	" à P. N. Pacaud et J. T. Lebel.....	121	2	6
26	"	" à J. E. Coté et M. Gaudette.....	23	1	0
27	"	" à T. Pelletier.....	25	0	0
29	"	" à R. Dickson, procureur.....	316	13	4
31	"	" à Patrick Farrell.....	125	0	0
31	"	" à N. Lefrançois.....	50	0	0
2	sept.	" à B. Cimon et T. Fortier.....	100	0	0
2	"	" à A. Martineau.....	25	0	0
3	"	" à Z. Bertrand.....	50	0	0
3	"	" à P. Dagneault.....	50	0	0
4	"	" à Joseph Roy.....	23	10	9½
7	"	" à V. St. Germain.....	75	0	0
10	"	" à P. G. Verrault.....	64	19	8½
10	"	" à A. Martineau.....	75	0	0
10	"	" à E. Dion.....	75	0	0
11	"	" à B. Cimon et T. Fortin.....	75	0	0
11	"	" à N. Boucher.....	98	5	6
11	"	" à Wm. Macdonald.....	30	0	0
12	"	" à J. B. Delisle et A. Wait.....	39	19	4
12	"	" à J. G. Fair.....	37	1	3
12	"	" à P. N. Pacaud et J. T. Lebel.....	81	5	7
12	"	" à P. Dagneault.....	25	0	0
12	"	" à Thomas Lloyd.....	150	0	0

THOMAS BOUTILLIER en compte avec le départ. des terres de la couronne.—(Suite.)

1857.		£	s.	d.
15 sept.	Payé à B. Garneau et J. B. Coulombe.	150	0	0
15 "	" à J. B. Gaudin, le 15 Août.	175	0	0
16 "	" à N. Miville.	125	0	0
17 "	" à Charles Teriault.	25	0	0
17 "	" à Joseph Savard.	25	0	0
17 "	" à F. L. Duberger.	125	0	0
17 "	" à L. E. Larocque.	75	0	0
17 "	" à John Cullen.	40	0	0
18 "	" à A. Talbot.	117	19	10½
19 "	" à H. Boright.	219	16	8
19 "	" à B. Cimon et T. Fortin.	225	0	0
21 "	" à John Poupore, procureur de J. B. Poupore.	60	4	5
21 "	" à L. M. Lapointe.	25	0	0
28 "	" à P. Farrell.	200	0	0
29 "	" à L. Desaulniers.	50	0	0
29 "	" à Luc Gélius.	125	0	0
29 "	" à J. B. Martin.	75	0	0
1 oct.	" à B. Garneau et J. B. Coulombe.	52	14	2½
2 "	" à John Dillon.	75	0	0
5 "	" à Oliver Wells.	200	0	0
6 "	" à M. Bossé.	40	0	0
6 "	" à J. Roberge.	60	0	0
6 "	" à Louis Dufresne.	27	7	7½
9 "	" à J. A. Leprohon et M. Crépeau.	50	0	0
9 "	" à E. Dion.	50	0	0
9 "	" à N. Cavanagh.	100	0	0
12 "	" à Z. Bertrand.	57	10	8
12 "	" à J. B. Gaudin.	125	0	0
14 "	" à J. Verrette.	49	0	9
14 "	" à Louis Arcand.	75	0	0
13 "	" à J. Louis M. Martin.	14	15	4½
14 "	" à J. Louis M. Martin.	50	0	0
15 "	" à L. Desaulnier.	50	0	0
15 "	" à T. Lloyd.	100	0	0
15 "	" à N. Miville.	75	0	0
16 "	" à John Hurley.	100	0	0
16 "	" à Louis Dallaire.	40	0	0
17 "	" à Andrew Boa.	50	0	0
20 "	" à J. A. Leprohon et M. Crépeau.	50	0	0
21 "	" à Joseph Savard.	15	0	0
21 "	" à W. Lefrançois.	20	0	0
21 "	" à J. Roberge.	30	0	0
27 "	" à V. St. Germain.	50	0	0
28 "	" à John Guay, procureur, municipalité de Chicoutimi.	130	0	0
2 nov.	" à L. Arcand.	25	0	0
2 "	" à J. Doddridge.	50	0	0
3 "	" à J. Roberge.	10	0	0
5 "	" à Reverend J. N. Guertin, procureur.	250	0	0
6 "	" à N. Cavanagh.	20	0	0
7 "	" à Joseph Savard.	10	0	0
9 "	" à H. Leprohon et A. Crépeau.	25	0	0
9 "	" à Andrew Boa.	50	0	0
10 "	" à D. Phillips.	40	0	0
13 "	" à William Macdonald.	35	0	0
17 "	" à H. Boright.	16	17	8
19 "	" à P. Farrell.	10	0	0
19 "	" à Thomas Lloyd.	25	17	10
20 "	" à E. Dion.	18	7	2½
24 "	" à J. B. Martin.	23	3	10
24 "	" à D. Phillips.	14	19	6
24 "	" à John Dillon.	23	13	8
25 "	" à M. Bossé.	5	19	10

THOS. BOUTILLIER en compte avec le département des terres de la couronne.—(Suite.)

1857.		£	s.	d.
1	déc. .. Payé à J. B. Gaudin	60	0	0
1	" .. " à J. E. Fraser	20	0	0
3	" .. " à B. Cimon and T. Fortin	21	16	0½
4	" .. " à John Fauvel	25	0	0
7	" .. " à Andrew Boa	23	9	0
10	" .. " à N. Lefrançois	6	17	9
24	" .. " à J. B. Gaudin	4	9	10
28	" .. " à H. Boright	55	17	7
31	" .. " à William Macdonald	29	19	3½
31	" .. Balance	885	16	5½
Total		£16396	3	3½

E. et O. F.

THOMAS BOUTILLIER,
Inspecteur des agences,
Bas-Canada.

Bureau de l'inspecteur des agences,
St. Hyacinthe, 31 décembre 1857.

NOTE.—Pour Rapport voir Appendice S. (2.)

APPENDICE T.

A l'honorable commissaire des terres de la couronne.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, mon rapport final sur le tracé que j'ai fait en vertu de vos instructions de février 1856, des lignes méridiennes et latérales (ou de rang) de la côte nord du lac Huron, et sur l'exploration de la contrée adjacente, dont vous avez bien voulu me confier la surintendance.

Dans mon rapport de progrès du 30 juillet dernier, j'ai eu l'honneur de vous rendre compte en détail de mes opérations jusqu'au 15 du même mois, et de là à venir au 19 d'octobre je me suis livré activement à expédier la besogne qui m'avait été confiée ; et ce jour là je terminai la ligne de base et toutes les lignes latérales, à l'ouest de la rivière Mississaga.

Le 17 d'octobre, je reçus vos instructions par lesquelles vous m'ordonniez de ne pas renvoyer mes hommes, parce qu'ils auraient quelque chose à faire durant les mois d'hiver, et, comme j'ai eu l'honneur de vous le dire dans mon rapport du 28 du même mois, j'avais pris des arrangements pour me conformer à votre désir : mais recevant plus tard votre contre-ordre, je congédiai mes hommes avec toute la diligence possible. Néanmoins, je suis heureux de pouvoir vous dire que la ligne méridienne et toutes les lignes latérales que vous m'aviez donné instruction de tirer ont été complétées, et cela d'une manière, j'espère, qui devra vous satisfaire.

Je prends la liberté de vous renvoyer au rapport et aux notes des messieurs que vous avez nommés pour m'aider dans ce service, et vous y trouverez le détail de leurs opérations.

En vous soumettant un aperçu général de l'aspect du pays, je me bornerai à la section que j'ai parcourue durant la dernière saison, vu que dans mon rapport de l'année dernière je vous ai décrit aussi minutieusement que possible la topographie de la contrée sise à l'est de la rivière des Espagnols.

Du bras principal de la rivière des Espagnols à une distance de 35 milles, à l'ouest, le pays est composé d'un grand nombre de chaînes de rochers, et bien que nous ayons traversé plusieurs vallées de bonne terre, bien boisées de bois franc propre aux constructions, elles sont isolées, et par conséquent cette contrée ne saurait, pour le présent, inviter le colon à s'y établir. J'y ai remarqué en grande quantité du pin de première qualité, et il n'y a pas de doute qu'on saura un jour venir l'y exploiter. En parcourant cette distance nous avons passé plusieurs petites rivières qui coulent dans la direction sud, mais dont aucune n'est navigable ; elles sont toutes pleines d'un grand nombre de chûtes et de rapides, et généralement elles sont très peu profondes.

De ce point à aller 24 milles plus loin, nous avons rencontré plusieurs étendues de terre propre à la culture et de bonne qualité, mais interceptées par-ci par-là par des chaînes rocheuses.

En parcourant cette section, nous avons passé plusieurs petits lacs, variant autant par la grandeur que par la forme, et aussi la petite Rivière Blanche qui est très rapide et très peu profonde, coulant vers le sud-ouest et se déchargeant dans la rivière Mississaga. Le bord des lacs est généralement raboteux et accidenté, mais en pénétrant à l'intérieur, la surface est plus uniforme et le sol profond et riche, composé, pour la plus grande partie, de marne sablonneuse sur un fond d'argile blanche.

Le bois qui s'y trouve en plus grande quantité est le hêtre, le sapin, l'érable le bois dur, la pruche, le cèdre et le pin. Il y aurait moyen dans cette section de former de beaux townships, au sud de la ligne de base.

De ce point à la Mississâga, distance de 18 milles, la surface est très variée, présentant tantôt des masses de granit ou de quartzite, avec par ci par là des trapps de hornblende et de feldspath, tantôt des ravins profonds à bords escarpés, et tantôt des petits lacs ; ailleurs, ce sont des vallées de terre propre à la culture, s'étendant au nord et au sud de la ligne de base sur une distance très considérable, et à la prendre dans tout son ensemble cette section offre un beau champ à la colonisation. Dans les vallées, les bois dont il a été parlé plus haut prévalent, tandis que dans la partie raboteuse il n'y pousse que du pin et du sapin rabougris.

A l'ouest de la Mississâga jusqu'au bout de la ligne de base, sur le lac Supérieur, toute la contrée est propre aux établissements, — bien que par ci par là la surface en soit entrecoupée par des chaînes de rochers qui, comme je l'ai remarqué plus haut, forment un des principaux caractères topographiques de toute la contrée, cette section contient plusieurs grandes étendues de très bonne terre propre à la culture, bien boisées, et arrosées par un grand nombre de lacs et de ruisseaux d'une eau excellente.

Au sud de la base, aussi loin que le pays a été étudié et exploré, la même apparence prévaut ; et au nord, aussi loin qu'il a été possible de le remarquer, il présente un aspect des plus séduisants : ce sont principalement des vallées de bois franc, coupées par ci par là de côtes.

A part les lacs et ruisseaux dont j'ai parlé plus haut, j'ai aussi traversé dans cette section les rivières Theshalon, Garden et Goulais.

Dans les environs de ces rivières le sol est excellent et le pays bien boisé.

Plusieurs chûtes et rapides empêchent la première d'être navigable.

La seconde est un courant très large, peu profond, très rapide et très sinueux. J'ai eu beaucoup de difficulté à la remonter avec mes canots chargés, tant à cause de la rapidité du courant qu'à cause du peu d'eau qu'on y rencontre.

La dernière, à l'endroit où nous l'avons traversée, est une belle rivière, d'un courant modéré, et, autant que j'ai pu m'en assurer, navigable pour les vaisseaux d'un faible tirant d'eau, jusqu'à 10 ou 15 milles de son embouchure dans la Baie Goulais. Il est cependant difficile d'en approcher par la baie dans un gros temps, vu que l'eau, à son entrée, est peu profonde, et que par un vent d'ouest il s'engouffre dans son embouchure de très grosses mers.

Vous ayant déjà parlé dans mes rapports précédents de chaque petite section du pays que nous avons parcouru, je crois pouvoir me dispenser de vous en faire ici une description minutieuse ; le plan et les notes que je vous adresse avec le présent pour votre information contiennent du reste tout ce qu'il me serait possible de vous offrir sur le sujet.

En poursuivant mes opérations de campagne, je prolongeai la ligne de base vers l'ouest. Les lignes latérales ont toutes été tirées parallèlement à la première ou principale méridienne du lac au Poisson-Blanc, tout en tenant compte de la convergence.

J'ai souvent vérifié mon ouvrage au moyen d'observations astronomiques faites avec soin, et je n'ai jamais manqué de noter les variations de l'aiguille.

En passant en revue tout le pays étudié et exploré depuis le lac Nipissing jusqu'au lac Supérieur, j'entretiens toujours, monsieur, la même opinion que j'ai exprimée en 1855 : Que, bien que plusieurs parties du pays soient raboteuses et inégales et qu'elles ne présentent rien de bien attrayant à l'explorateur, cependant il s'y rencontre de grandes vallées de bonne terre, bien adaptées aux fins de la colonisation, et qui, lorsqu'elles auront été subdivisées, offriront à l'émigré un asile confortable, et auront l'effet d'augmenter considérablement les revenus de la province ; et encore, dans les parties du pays les plus raboteuses et les plus arides, nous avons fréquemment traversé des talles de très beau pin, et j'y ai souvent remarqué des indices de grandes richesses minérales.

De la Batchewàna et de la baie Goulais sur le lac supérieur, à la Mississàga vers l'est, le pays est magnifique. Ce sont de beaux côteaux de bois franc, bien dessinés, et entrecoupés de grands bas-fonds d'un sol d'alluvion très profond. Les mêmes bois francs que j'ai fréquemment mentionnés prévalent sur les côteaux, avec une quantité suffisante de beau pin blanc pour les besoins du colon ;—dans les bas-fonds, le cèdre, l'épinette rouge, le frêne, l'orme, le platane et le merisier dominent ; nous y avons aussi traversé un grand nombre de petites prairies d'une magnifique pousse de ces herbes qu'on appelle communément "prèle" ; et je suis persuadé que si cette section du pays était subdivisée et ouverte à la colonisation, elle ne resterait pas longtemps sans s'établir.

Je dois encore une fois, monsieur, insister auprès de vous sur la nécessité qu'il y a pour le gouvernement d'acquérir les terres des sauvages qui leur ont été réservées sur la Batchewàna et la baie Goulais, et sur les rivières Garden et Thessalon, bien que je sois au fait que ce sujet a déjà reçu l'attention du département des sauvages. Dans mon rapport de 1855, à l'honorable commissaire, je me suis étendu au long sur les ressources de cette contrée tant sous le rapport de ses qualités agricoles, de ses richesses minérales et forestières, que sous celui de ses pêcheries, et partant il m'est inutile de toucher le sujet de nouveau. Je me contenterai donc de dire un mot du mode à suivre pour opérer la colonisation de ce pays, et je prendrai respectueusement la liberté de vous faire part de quelques remarques à ce sujet.

Je pense qu'il faudrait poursuivre les établissements de l'ouest en gagnant l'est, ou en d'autres termes, commencer par arpenter et ouvrir à la colonisation l'étendue de pays qui se trouve en arrière du village de St. Mary, entre la baie Batchewàna, à l'ouest, et la rivière Mississàga, à l'est.

D'abord, de toute la partie de pays que j'ai visitée, c'est entre ces deux points que se trouve la plus grande étendue, dans un même cadre, de terre propre à la culture, et elle est d'un accès facile par les bords des lacs Supérieur et Huron, ainsi que par la rivière St. Mary ; ensuite, il y a déjà un village au Sault et un établissement aux mines de Bruce, et c'est déjà beaucoup pour le colon qui en cas de besoin pourrait se réfugier dans ces postes.

Je ne puis terminer ce rapport sans faire allusion aux facilités qu'offre maintenant aux explorateurs l'ouvrage qui vient d'être achevé, pour compléter l'examen de la contrée qui s'étend du lac Nipissing au lac Supérieur.

Dans une contrée aussi étendue, dépourvue, si je puis m'exprimer ainsi, de tout "havre de refuge," il peut se faire que des richesses minérales et autres soient restées sans développement depuis des siècles, comme il était impossible à de simples individus ou même à des compagnies, à moins d'être en possession de grands capitaux, de les exploiter convenablement ou avantageusement. Pour prouver cet avancé, je n'aurais qu'à mentionner ce que coûte l'approvisionnement d'un parti d'exploration ; mais, bien plus, il faut songer que pour explorer un désert aussi vaste il ne suffit pas d'avoir des moyens, mais que la chose ne peut se faire que par des arpenteurs et des voyageurs pratiques et expérimentés qui, étant bien au fait de l'usage des instruments, peuvent guider un parti soit pour pénétrer dans ces forêts soit pour en sortir.

Cette difficulté aujourd'hui a disparu ; car, à l'aide des lignes de base et des lignes latérales, ceux qui voudront explorer le pays pour ses richesses minérales ou autres, pourront le faire aisément, puisqu'il leur est ouvert à tous les 18 milles des sorties à la côte, quelque difficiles et mauvaises que quelques-unes puissent être, des lignes plaquées, à toutes ces distances sur la ligne de base, ayant été tirées jusqu'à la côte du lac. Il y a aussi des pôteaux, dûment marqués, de p'antés à tous les six milles sur la base, et à tous les milles il y a un arbre de marqué à la craie pour marquer les distances.

J'ai eu, en faisant l'étude et l'exploration de cette contrée, plusieurs fois occasion de converser, par l'entremise d'un interprète, avec les sauvages de l'intérieur. Le chef d'une bande m'a dit que près du pied de la hauteur des terres, dans les environs du lac Vert, à la rivière Mississâga, il s'étend à une grande distance, à l'est et à l'ouest, une vallée d'une largeur considérable, sans lacs ni chaînes de rochers.

Généralement j'ai trouvé que les sauvages étaient fidèles dans les rapports qu'ils m'ont faits du pays, et je n'ai aucun doute qu'en ce cas-ci il n'y a rien d'exagéré. Comme l'ouverture du territoire du nord-ouest et l'acquisition, par le Canada, des vallées de la Rivière Rouge et de la Sas-kat-che-wan sont des sujets qui occupent fortement l'esprit public en ce moment, j'ai cru qu'il était de mon devoir de vous mentionner ce fait. Car, si mes renseignements sont corrects, il pourra servir à faire ouvrir un grand chemin comme voie de communication entre le Canada proprement dit et la Rivière Rouge; ce qui, sous un point de vue national, serait très désirable, si ces deux contrées doivent finir par former un seul et même pays.

Je conclus, monsieur, et n'ai plus qu'à remercier les messieurs que vous m'avez donnés pour assistants dans ce service, qui a exigé d'eux beaucoup de travail du corps et de l'esprit, et qui par temps a été accompagné de beaucoup de soucis et de privations, pour leur exactitude et leur promptitude à exécuter mes ordres, et je vous les recommande tout particulièrement comme des messieurs qui possèdent leur profession à fond et qui ont montré une énergie infatigable dans l'accomplissement de leur devoir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,
(Signé) **ALBERT PELLEW SALTER,**
Arpenteur provincial.

Chatham, 20 janvier 1858.

APPENDICE U.

RAPPORT A VENIR JUSQU'AU 24 SEPTEMBRE 1857.

(Copie.)

BUREAU DU SURINTENDANT DES PÊCHERIES,
Québec, 24 septembre 1857.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'aussitôt que j'ai reçu de vous les instructions nécessaires, je me suis hâté de me rendre de Toronto à Québec, et que croyant de la plus haute importance qu'il soit placé (comme l'exige la loi) des passages artificiels pour le saumon aux chaussées de moulin dans cette province, je visitai d'abord la rive sud du St. Laurent.

Partant de la Pointe Lévi, je me rendis aux moulins construits sur les différents tributaires du St. Laurent.

La première rivière de quelque importance que je rencontrai est celle dite "Rivière du Sud," sur laquelle sont construits les moulins à scie de Wm. Patton, écrivain, et aussi ceux des messieurs Price. Ayant informé ces messieurs des dispositions de l'acte des pêcheries, et ayant donné les instructions nécessaires pour la construction des passages artificiels, j'obtins la coopération cordiale des propriétaires, et j'ai le plaisir de dire que les passages furent placés à la chaussée peu de temps après ma visite. Il est à espérer que la Rivière du Sud sera une fois encore peuplée de poisson, attendu que M. Patton avait vu des saumons essayer de franchir la chaussée avant qu'il y fût placé des boîtes.

Partant de la rivière du Sud, à St. Thomas, je me rendis à la rivière des Trois Saumons, à St. Jean Port Joli, et j'allai chez M. De Gaspé (le seigneur,) et lui donnai un plan de passage artificiel, et une copie de l'acte des pêcheries. Il me promit qu'il se conformerait aux exigences de l'acte. Cette rivière est bien conditionnée pour le saumon. Sans être obstruée par des chûtes, elle conduit à un lac où il y a beaucoup de truite. Au village de Ste. Anne, il y a un moulin appartenant à M. Dionne. Comme cette place est peu importante, je ne m'y suis point arrêté pour y faire placer des passages artificiels. J'ai depuis appris qu'il a été pêché du saumon dans cet endroit. Conséquemment il y sera placé des boîtes.

J'eus à me rendre aux établissements des profondeurs de la rivière Ouelle où il y a un moulin à farine et un moulin à scie. Le premier saumon qui a été pris cette année, l'a été dans cette rivière. Je laissai aux personnes en charge des moulins, les instructions nécessaires, avec une copie de l'acte des pêcheries, et un plan de passage artificiel, les priant de remettre les papiers au propriétaire des moulins, M. Casgrain. Cette rivière est admirablement bien conditionnée pour le saumon, et on pourrait en prendre là de grandes quantités, si on se donnait la moindre peine. On avait pris du saumon quelques jours avant mon arrivée à la chaussée située à 14 milles de l'embouchure de la rivière.

En partant du quai de la rivière Ouelle, je traversai à la Mal Baie dans le steamer dit "Saguenay," vu que je voulais affréter une goëlette pour me rendre aux rivières d'en bas, du côté nord du fleuve. Ne pouvant le faire et n'ayant pas de copies de l'acte des pêcheries, je retournai à Québec. Je suis heureux de pouvoir dire que depuis la destruction de la chaussée, sur la rivière Murray, le saumon retourne à ses anciennes places; la rivière est remplie de frai de saumon, et il n'y a qu'à défendre d'y faire la pêche au flambeau, et elle sera bientôt aussi peuplée qu'elle l'était autrefois.

A mon arrivée à Québec, je me procurai des copies de l'acte des pêcheries, et je les distribuai dans toutes les paroisses situées sur les bords du St. Laurent, avec aussi des affiches imprimées contenant les clauses relatives au saumon.

Pendant que j'étais à Québec, je visitai les différentes rivières des environs de cette ville. Jos. Boswell, écr., se plaignit à moi de ce que certaines personnes avaient, en contravention au statut, fait la pêche du saumon au dard dans la rivière Jacques Cartier. M. le solliciteur général Ross se chargea de poursuivre les contrevenants, en actionna un (Elere Dubuc) à la cour de Québec, et au temps fixé pour la comparution, ce dernier comparut, plaida qu'il était coupable de l'offense, et vu qu'il promit de ne plus violer la loi à l'avenir, il fut condamné à ne payer que le *minimum* de l'amende, savoir, deux louis et les frais. Je prends ici la liberté de recommander (à la suggestion de M. le solliciteur général Ross) que la partie de cette amende afférente à la couronne soit remise au défendeur, le plaignant lui ayant déjà fait remise de sa part de la dite amende.

La rivière Jacques Cartier a été cette année passablement tournée de saumon; il était très petit, mais il en a été pris environ six cents à venir jusqu'au 1er août, auquel jour j'ai fait enlever le filet qu'on avait tendu dans cette rivière. Ce filet formait une barrière parfaite au passage du saumon, car bien qu'il n'occupât point un tiers de la largeur de la rivière, cependant il barrait complètement le seul endroit par où il était possible au poisson de passer.

Je regrette d'avoir à dire que depuis mon retour des rivières d'en bas, on m'a appris que certains individus avaient poursuivi leurs déprédations nocturnes, tandis qu'il en est d'autres qui pêchent dans la rivière constamment, et qui connaissent les noms des personnes qui font la pêche au dard, mais ils ne veulent point en informer les magistrats.

J'aurai l'honneur de suggérer à la fin de mon rapport le seul moyen qu'il y a d'empêcher ces déprédations nocturnes.

A Ste. Catherine, il y a des moulins qui appartiennent à M. Duchesnay. La petite rivière sur laquelle ils sont construits se jette dans la rivière Jacques Cartier, venant du lac St. Joseph. Je suis d'opinion que le saumon pourra monter la rivière Jacques Cartier et de là jusqu'au lac St. Joseph. Je ne puis toutefois l'assurer positivement, attendu que j'ai encore à visiter la rivière dans tous ses contours depuis son embouchure jusqu'au lac. Les moulins de Ste. Catherine n'exigent qu'une petite glissoire ou chute; et je crois pouvoir démontrer que mon opinion est correcte.

Ayant obtenu votre autorisation pour engager une goëlette pour faire ma visite sur la côte nord du St. Laurent, je louai la goëlette dite "Providence," commandée par le capitaine Desjardins, avec l'entente qu'elle partirait sous deux jours, et qu'à son arrivée à Tadousac le louage de ce vaisseau commencerait à courir. Le lendemain je partis de Québec par bateau à vapeur, désirant visiter les tributaires du Saguenay en attendant l'arrivée de la goëlette à Tadousac.

RIVIERE SAGUENAY.

Les principaux tributaires de cette noble rivière se déchargent du côté ouest de celle-ci; ce sont: le Petit Saguenay, le St. Jean, le Ha Ha, et la rivière à Mars. M. Price a fait placer dans les deux premières des passages artificiels. Il n'en avait pas fait placer dans les autres rivières à cause du débordement des eaux. Je vis M. Blair (l'agent de M. Price) à la Grande Baie; il me dit qu'il ne manquerait pas de placer dans ces dernières rivières des passages artificiels aussitôt que les eaux se seraient retirées. Du côté est du Saguenay, les principales rivières où se fait la pêche sont le Tadousac et la rivière Marguerite; de chaque côté du Saguenay il y a d'autres endroits dans les diverses anses et baies où se fait la pêche du saumon. Il s'est pris plus de saumon cette année dans le Saguenay qu'il n'y en avait été pris depuis plusieurs années.

Le Tadoussac (poste de la compagnie de la Baie d'Hudson,) a produit cette année environ 1500 pièces de poisson. Dans le Ste. Marguerite, il en a été pris une grande quantité. Je regrette d'avoir à dire que les Sauvages et d'autres individus ont constamment fait la pêche au dard dans cette rivière, et le St. Jean, du côté opposé.

M. Radford (l'agent de M. Price) m'a informé que quatre sauvages avaient apporté de la rivière Ste. Marguerite 250 poissons qu'ils avaient dardés, et que chaque nuit d'autres en prenaient par le même moyen,—la pêche au flamb au. Il est d'opinion qu'il n'y a pas d'autre moyen de conserver le saumon qu'en affermant les rivières.

Samedi, 15 août.

La goëlette arrivée à Tadousac, je crus qu'il valait mieux ne pas perdre de temps et à midi nous partîmes de là avec un vent favorable, pour le bas du fleuve St. Laurent, nous dirigeant vers les Escoumains où nous arrivâmes à environ 6 heures P. M., distance de 27 milles de Tadousac.

Entre ces deux places se rencontrent les deux Bergeronnes, Bon Désir et l'Anse à la Cave; les deux premières places sont très renommées pour l'abondance de la truite saumonée; il s'y prend aussi du saumon, de même qu'aux dernières places. Aussitôt arrivé aux Escoumains, je débarquai pour aller examiner la chaussée du moulin des MM. Têtu. J'avais, avant cela, envoyé aux propriétaires une copie de l'acte des pêcheries, avec un modèle des passages artificiels nécessaires. Je trouvai que le débordement des eaux les avaient empêché d'en placer à leur chaussée. Quand j'arrivai en cet endroit, les eaux

s'étaient retirées ; les propriétaires me promirent qu'ils construiraient des passages le lundi suivant. Je suis heureux de pouvoir dire qu'étant arrêté aux Escoumains en remontant, je trouvai que des passages artificiels y avaient été construits avec le plus grand soin, et d'une manière très solide, et je fus content d'apprendre qu'on avait vu du saumon monter ces passages : ainsi, l'on peut espérer que les Escoumains, si renommés autrefois, reprendront encore une fois leur rang parmi les rivières les plus abondantes en saumon sur la côte nord du St. Laurent.

Je ne puis m'empêcher de mentionner l'état de perfection dans lequel M. Félix Tétu a mis la ferme qu'il cultive aux Escoumains. Ses récoltes consistent en blé, en orge, en avoine, en pois et en pommes de terre, et elles sont aussi belles qu'aucune de celles que j'ai jamais vues dans aucune partie du Haut-Canada, ou dans les vieux pays. Nous demeurâmes aux Escoumains le dimanche, et le lundi nous nous dirigeâmes vers Portneuf, à une distance de 26 milles de là, où nous arrivâmes à 6 heures P. M.

Entre les Escoumains et Portneuf se rencontrent les places suivantes où l'on prend le saumon, savoir : Les Petits Escoumains, le Petit Romain, le Sault au Mouton, Milles Vaches, et la Pointe au Bois Vert.

RIVIÈRE PORTNEUF.

A environ trois milles de l'embouchure de cette rivière sont les moulins de James Gibb, écuier. Je regrette d'avoir à dire qu'à la chaussée il n'y ait pas de passages artificiels, l'agent (M. Beverly) ne connaissant point que la loi exigeât qu'il en fût placé avant l'approche d'une autre saison, bien que je lui eusse envoyé une copie de l'acte des pêcheries, mais il ne l'avait pas reçue. Il m'a promis que ceux qu'ils construirait le seraient d'une manière solide. Il a été fait une brèche à la chaussée durant l'été actuel, et je crois que le saumon a passé outre et a monté la rivière, attendu qu'on a pris cette année une grande quantité de truite marine au-dessus des chûtes. A partir de la chaussée en montant, il y a une belle nappe d'eau de cinq milles de largeur, à la tête de laquelle se trouve une baie splendide d'environ trois milles de circonférence, avec un bon fond de sable, très propre à servir d'alevinier.

La rivière entre dans la baie par une gorge étroite d'environ un mille de largeur, et en quelques endroits d'environ seulement une vingtaine de pieds. Ici nous arrivons aux Grandes Chûtes,—d'un aspect sublime. Aucun saumon, je crois, ne pourrait les monter. La rivière Portneuf était autrefois peuplée de saumons, et quand les passages artificiels y seront érigés, elle deviendra encore très importante. Des vents contraires nous retinrent trois jours à Portneuf, alors que nous appareillâmes pour nous rendre à la rivière Betsiamite (ou Bersimis.)

RIVIÈRE BETSIAMITE (ou BERSIMIS).

Entre ces deux dernières rivières, nous trouvons les stations excellentes qui suivent, où l'on prend le saumon, savoir : le Sault au Cochon, la Baie Laval (où il se prend du poisson en très grande quantité), la Rivière Blanche, la Rivière et Pointe Columbar, et l'Isle Jérémie.

Au Sault au Cochon, il y a une chaussée de moulin, mais il n'y a pas été placé de boîtes. Il me suffira d'écrire à M. Price, et je suis certain qu'il en placera, vu l'intérêt qu'il porte à la question de la pêche du saumon, et vu qu'il en a placé aux autres chaussées de moulins dont il est le propriétaire.

La rivière Betsiamite (ou Bersimis) est l'un des plus grands tributaires du St. Laurent, et par suite de la force de son courant il n'y a jamais été tendu de filets. Cette rivière, si l'on entend la manière d'y faire la pêche, deviendra d'une

grande valeur. Le saumon que l'on prend dans cette rivière est le plus gros du St. Laurent, étant rarement au-dessous de vingt livres, et pesant quelquefois de trente-cinq à quarante livres, et quelquefois plus. Durant ces dernières années, les sauvages ont fait la pêche au dard, principalement les Micmacs, qui, après avoir détruit la pêche du saumon sur le Ristigouche et d'autres rivières sur la rive sud, s'avancent maintenant vers la rive nord pour y exercer les mêmes déprédations. Je suis arrivé à Bersimis très à propos, attendu qu'une centaine de sauvages (sans compter les femmes et les enfants) étaient assemblés en cet endroit, à une mission, et que conséquemment j'eus l'occasion de leur expliquer les dispositions de la loi relatives à la pêche au dard.

Avec les Montagnais, j'eus bien peu de difficultés, mais les Micmacs étaient disposés à user de violence. Avant mon arrivée, ils avaient pêché au dard chaque nuit, et avaient tué entre quatre et cinq cents saumons. Ils se préparaient à faire une autre excursion, alors que je les réunis ensemble, et que je leur dis que pour aucune considération je leur permettrais de monter la rivière pour faire la pêche au dard. Quelques-uns d'eux étaient absolument féroces, et je m'aperçus qu'ils étaient enivrés, ayant obtenu des boissons fortes d'une goëlette qui était arrivée de la rive sud. (A la louange de la compagnie de la Baie d'Hudson, je mentionnerai ici que dans ses postes la vente des liqueurs fortes aux sauvages est complètement prohibée; et que par les efforts infatigables du missionnaire, le bon père Arnaud, pas un Montagnais ne prend de liqueur forte d'aucune sorte. Les autres tribus obtiennent des boissons fortes du commerçant pervers, qui d'abord enivrent les pauvres sauvages, et ensuite les trichent, ainsi le commerçant, non seulement viole la loi des licences, mais encore fait un tort incalculable aux pauvres sauvages.) Le lendemain ils étaient plus pacifiques, et ils vinrent me demander de leur permettre (aux Micmacs) de darder le poisson pour leur propre consommation. Je leur répondis que quand même je le pourrais je ne le ferais pas, et montrant du doigt la goëlette, je leur dis qu'ils avaient obtenu des liqueurs spiritueuses de ce vaisseau, et que je savais que ce n'était pas pour manger qu'ils voulaient avoir du saumon, mais bien seulement pour en vendre aux hommes à bord de la goëlette. Ils s'en allèrent en disant, que leur tribu présenterait à qui de droit une pétition pour demander la permission de darder le poisson.

Le lendemain les Micmacs partirent pour l'Isle Verte.

Le seul moyen d'empêcher la pêche au dard est de punir par une forte amende, ou par l'emprisonnement, (et par la confiscation du vaisseau qui pour rait être trouvé employé à transporter le poisson ainsi pris,) quiconque serait trouvé en possession d'aucun saumon pris au dard. Le père Arnaud, le missionnaire des sauvages, qui a voyagé depuis le Labrador en remontant, et qui a été témoin de la destruction qui s'est faite des pêches du saumon, dit que des vaisseaux de toutes sortes et de différentes places font la pêche du saumon dans chaque rivière et chaque baie le long de la côte, et cela tant avec des filets qu'au dard; qu'il a vu pas moins de deux cents filets de tendus dans la rivière Moisie, et qu'à moins qu'on ait recours immédiatement à des moyens sévères pour empêcher une telle déprédation en grand, il y aura très peu de saumons dans le fleuve St. Laurent dans quelques années; qu'ils font la pêche en opposition à la compagnie de la baie d'Hudson. Le père Arnaud partage mon opinion, que le seul moyen qu'il y ait de conserver le saumon est d'affermir les rivières et les baies. M. Smith, l'officier de la compagnie de la baie d'Hudson à ce poste, dit qu'il y a eu bien peu de poisson de dardé cette année dans la rivière Bersimis, comparé à ce qu'il y en a eu l'année dernière.

Les Montagnais furent bien contents de mon arrivée, attendu qu'elle hâta le départ des Micmacs qui ne sont pas aimés du tout des sauvages de la côte nord.

Je me félicite de ce que cette belle rivière ait en partie échappé à l'instrument destructeur, le *negog*, qui non seulement tue mais blesse une quantité innombrable de poisson. Il serait bon de détruire cet instrument partout où on le rencontrerait, et que pouvoir fut donné à cet effet, et que toutes personnes qui en seraient trouvées en possession fussent punies d'une amende.

M. Smith et le père Arnaud sont d'opinion que le poisson frayera abondamment cette année dans la rivière Bersimis.

Il est un autre grief dont on se plaint, et au sujet duquel j'ai été prié d'attirer l'attention du gouvernement, savoir: la destruction complète des oiseaux sauvages. Le missionnaire m'a appris qu'il y a eu pas moins de trente vaisseaux aux différentes îles qui chargeaient d'œufs d'oiseaux sauvages; que les équipages de ces vaisseaux détruisent les œufs qui sont couvés, afin que les oiseaux en pondent davantage, et que chaque œuf bon qui peut être trouvé est enlevé, et qu'il en est détruit des milliers.

Je crois qu'il serait à propos de défendre une telle destruction en décrétant qu'il est illégal d'enlever des œufs d'oiseaux sauvages d'aucun endroit en cette province, et en punissant une telle pratique de l'amende et de l'emprisonnement, car elle équivaut à rien moins qu'à la destruction des oiseaux sauvages.

PAPINACHOIS.

Je visitai cette rivière sur laquelle est construite une chaussée de moulin. Le moulin ne marchait pas alors. Les passages artificiels n'avaient pas été placés à la chaussée. J'écrivis au propriétaire à ce sujet; et les boîtes seront placées à la chaussée de bonne heure au printemps, et si on ne fait plus fonctionner le moulin, la chaussée en sera détruite. Cette rivière abondait en saumon avant que la chaussée fût construite; depuis, le poisson a pu monter la rivière, et maintenant il ne s'en prend que plus bas, et en petit nombre.

Nous descendîmes plus bas, et nous arrivâmes à la rivière Godbout (station de la baie d'Hudson.) Cette rivière est renommée pour l'abondance du saumon; cependant, il n'a été pris cette année que 1100 poissons par le pêcheur de la compagnie de la baie d'Hudson qui garde ce poste, et, contrairement à la loi, il a barré la rivière complètement avec ses filets. Désirant visiter les aleviniers dans le haut de cette rivière, je fis en canot et par portage une distance considérable. A mon arrivée aux aleviniers je fus fâché de trouver une seine que des gens avaient tendue sur les roches et les branches pour la faire sécher; de sorte que non contents de barrer la rivière plus bas, ils avaient encore pris les quelques poissons qui avaient monté jusqu'aux aliviniers.

Assurément que ce ne doit pas être à la connaissance de la compagnie de la baie d'Hudson qu'il se fait de telles déprédations.

Une semaine avant mon arrivée, une goëlette américaine arriva à la rivière Godbout pour y faire la pêche du maquereau à la seine. Au premier coup de seine, les hommes de cette goëlette prirent 150 barils de ce poisson; au second, 200, et au troisième, pas moins de 600. Il en fut perdu une grande quantité, attendu qu'ils n'avaient pas de sel pour le préparer. Quelques pêcheurs canadiens qui aidaient à ceux-ci en eurent quelques barils; mais il en fut éparpillé de grandes quantités dans la baie, au moyen de la seine.

Je dois dire que si on ne prend des mesures immédiates pour définir les limites de la rivière, elle sera totalement envahie par des vaisseaux américains l'année prochaine.

Je tâchai de faire comprendre à nos compatriotes la nécessité qu'il y avait pour eux de montrer plus d'énergie, faisant allusion au fait que les Américains étaient partis avec environ mille barils de poisson valant au moins £2,000, tandis

que chaque année ils avaient vu eux-mêmes le poisson presque envahir nos rivages, et n'avaient pas eu assez d'énergie pour en faire leur profit. Le fait est que j'ai entendu dire à un vieux résidant qu'il y avait là tant de poisson qu'on en tuait à coup de roche.

Je pense que ce sera une leçon pour eux, et qu'avant longtemps ils montreront quelque énergie dans leur profession. Ils prétendaient qu'ils étaient trop pauvres pour acheter des vaisseaux et des appareils comme en avaient les Américains, et qu'il était accordé à ceux-ci de fortes primes d'encouragement, ce que je ne pouvais nier.

Les Américains se forment en compagnies pour faire la pêche ; chaque homme a un intérêt personnel dans l'entreprise ; les profits sont divisés ; conséquemment, toute leur énergie est mise en jeu.

Le même système devrait être adopté par nos gens ; il faudrait former des sociétés de pêche dans lesquelles chaque pêcheur aurait un intérêt personnel ; et j'ose affirmer qu'en expédiant du port de Québec cent goélettes le printemps prochain elles trouveraient une riche récolte à faire dans le golfe et le fleuve St. Laurent.

Je suis parfaitement convaincu qu'en affermant toutes les pêcheries au saumon, le gouvernement pourra venir en aide à toutes les sociétés de pêche qui pourront se former, et que ces sociétés pourront par là adopter un système de pêche qui fera honneur aux canadiens, et en même temps faire disparaître le système actuel par lequel des millions de jeunes poissons sont détruits.

La pêche de la morue commence à la baie St. Nicholas (quelquefois on en prend aux Escoumains ; auparavant on en prenait au Saguenay.) et se fait delà en descendant. Cette pêche est une mine de richesse ; car dès que la ligne est jetée à l'eau le poisson est pris. Il y avait dix ou douze goélettes à Godbout, à cette pêche. Elles venaient du Saguenay, de la Malbaie, de Rimouski, etc.

Voici un fait qui prouve la quantité de morue qu'on peut prendre :—

Nous décidâmes d'essayer la seine à morue dans la baie de Godbout ; nous commençâmes nos opérations à 6½ heures, et à 7½ heures nous avons retiré 46 barils de morue, sans compter quelques harengs, et une grande quantité de carrelets.

Les places à saumon, entre Bersimis et Godbout, sont : la Pointe Papinachois, la rivière aux Outardes, Manicouagan, la rivière dite English Bay River, Mistassinié, la rivière dite Bic Scie, et la baie St. Nicolas.

BAIE DES SEPT ISLES.

Nous visitâmes cette place pour voir quelle sorte de pêche on y faisait. Rendus à terre, nous trouvâmes l'établissement de M. Clarence Hamilton (de Gaspé) ; il employait environ 40 hommes, et avait pris à cette date (27 août) environ 2000 quintaux de morue, et 100 barils de maquereau.

La maison Robin avait aussi un établissement dans cet endroit. Elle avait pris presque autant de poisson. Un beau brig appartenant aux MM. Robin chargeait de morue dans la baie. Les américains étaient aussi entrés dans la baie, et y avaient pris à la seine 200 barils de maquereau en contravention au traité de réciprocité, attendu que la pêcherie était en la possession de sujets britanniques. M. Hamilton et M. Comeau se plainquirent à moi de cela. Je leur dis que je soumettrais l'affaire au gouvernement, et que j'espérais qu'avant la saison suivante le gouvernement s'en occuperait.

M. Hamilton m'informa que quatre de ses hommes avaient déserté, en dettes envers lui de £20 chacun. La loi par rapport à ces offenses ne paraît pas assez sévère ; les gens ont des avances de leurs patrons, et dès qu'ils ont une occasion de se faire payer de plus forts gages, ils les abandonnent alors que leurs services

sont précieux, et que les patrons ne peuvent plus engager d'autres hommes. J'apprends que les Américains engagent les hommes à désertir en leur offrant de plus forts gages.

Par la loi les hommes sont bien protégés, parce qu'elle leur donne un privilège sur la cargaison. Plusieurs des hommes employés par la compagnie de la baie d'Hudson ont demandé à M. Comeau (l'officier en charge du poste) de leur donner leur congé. Ils se montrèrent très violents, et dirent, avec menaces, qu'ils allaient le quitter de suite. Ils alléguaient qu'ils avaient été engagés pour la pêche du saumon seulement, et qu'elle était finie pour la saison. M. Comeau leur dit qu'il avait besoin d'eux pour la pêche de la morue, du maquereau et du hareng, et qu'il ne pouvait pas leur permettre de s'en aller. Il en appela à moi, et leur dit qu'il laissait l'affaire entre mes mains. Je demandai s'il existait quelque marché par écrit entre les parties; M. Comeau me passa un papier notarié signé par les hommes. Je demandai à ceux-ci s'ils avaient signé le marché; ils admirent leur signature. Je leur lus alors le marché, et je trouvai qu'ils avaient été engagés pour la pêche du saumon et des autres poissons.

J'expliquai aux hommes quelles étaient les pénalités qu'ils encourraient s'ils violaient leur contrat. Ils étaient très mécontents;—ils dirent qu'ils n'étaient engagés que pour la pêche du saumon. Au bout de quelque temps je fus agréablement surpris de les voir reprendre leur ouvrage paisiblement.

En partant des Sept Isles, nous allâmes à la rivière Moisie,—très abondante en saumon. Justement comme nous y arrivions, une goëlette en partait pour descendre plus bas. M. Comeau (qui était avec moi,) était d'opinion qu'elle était là pour faire la pêche au dard. L'homme de la station dit qu'elle avait été du côté opposé du fleuve pendant huit jours, de sorte que je crains bien qu'elle n'était là pour aucun bon motif. Le nombre de poissons pris à la rivière Moisie cette année a été d'environ 1,100. La maison américaine Winslow et Jones achète presque tout le poisson pris par la compagnie de la baie d'Hudson à la rivière Moisie. Elle a un établissement en cet endroit où elle prépare le poisson et le met dans des boîtes de fer blanc hermétiquement fermées; elle en met aussi dans de la glace pour le marché américain. C'est ainsi que les Américains exploitent les richesses de notre golfe et de nos rivières, et nous montrent un esprit d'entreprise que nous n'avons pas.

Le vent soufflant de l'est avec intensité, je renvoyai la goëlette aux Sept Isles et y retournai moi même le lendemain. La distance de la rivière Moisie aux Sept Isles est d'environ 16 milles. Nous traversâmes des endroits d'une étendue de plusieurs lieues remplis d'*atocas*, en assez grande quantité pour en fournir à tout le Canada. Ces fruits rapporteraient un bon profit à quiconque voudrait en faire le commerce.

1er septembre.

Nous retournâmes aux Sept Isles, et y trouvâmes la goëlette dite "Sirène," qui arrivait de Mingan. Ce vaisseau était employé par la compagnie de la Baie d'Hudson. Il avait été aux postes d'en bas chercher du saumon qui y avait été pris dans les rivières. On m'a permis de faire un extrait d'une lettre adressée à M. Comeau par l'officier en charge de la station de Mingan. Elle en dit plus que des volumes.

"Les pêcheries au saumon, cette année, sont allées au d—e. On est entré par la force des armes dans toutes les rivières. Des individus à Chicaska ont menacé M. Dore de lui brûler la cervelle, parcequ'il les empêchait d'étendre leurs filets dans le chemin de ceux de la compagnie. Le produit des postes d'en bas est de 17 tierçons."

L'état des pêcheries au saumon dans le moment est tel qu'il est impossible de constater la quantité qu'il en a été pris cette année sur la côte nord. Les centaines de filets qu'on a tendus dans les rivières et les baies, joints à la pratique de darder le saumon, ont presque totalement détruit ce précieux poisson.

Au moyen d'une comparaison, on verra tout le mal causé dans l'espace de peu d'années à ces pêcheries.

Le Natashquan rapportait auparavant de 250 à 300 tierçons de poisson, et quelquefois 400. Cette année, il n'a rapporté qu'environ 10 tierçons.

Le St. Jean donnait de 160 à 200 tierçons. Cette année, il n'a donné que de 7 à 10 tierçons, et environ la même quantité de poisson a été détruite dans les aleviniers au moyen du dard. D'autres rivières se sont dépeuplées dans la même proportion.

Le fait suivant fera voir la quantité de saumon qu'on prenait autrefois, et en même temps la quantité qui en a été détruite par la Compagnie elle-même : —

Dans les aleviniers de la rivière Moisie, il fut pris en 1853, 55 tierçons de saumon ; l'année suivante, seulement 25 tierçons. et l'année dernière, 18 tierçons. Cette année, la compagnie n'a pas pêché dans les aleviniers ; mais un individu y a pêché, et en a retiré 10 tierçons.

La raison pour laquelle la compagnie n'a point pêché cette année dans les aleviniers, est qu'on s'était plaint de ce que le poisson qu'on y prenait n'était pas vendable, vu la manière dont on traitait le pauvre animal lorsqu'il avait cessé de vivre. On le prenait dans les aleviniers, (entre la rivière et ces aleviniers il y avait un long portage à faire,) on en attachait des lots ensemble, et au moyen de quelque morceau de bois qui servait à le faire flotter, on lui faisait descendre les rapides et les chutes, de sorte qu'il se brisait tout et finissait par être invendable. Pourrait-on punir assez sévèrement les personnes qui abusent ainsi des bienfaits de la providence ? Les autorités de la Compagnie de la Baie d'Hudson pouvaient difficilement savoir qu'il existât un tel abus.

Le vent d'est continuant à souffler, et ayant obtenu les informations que je cherchais, je crus qu'il était de mon devoir de m'en revenir, et de vous faire mon rapport au plus tôt.

En m'en revenant, je touchai à quelques places où j'avais été auparavant ; je gagnai la côte sud ; visitai des chaussées de moulin en montant par terre, et arrivai à Québec, le 17 du courant. La goëlette y arriva le lendemain.

J'ai maintenant l'honneur de suggérer ce que je conçois être le seul remède effectif pour prévenir la destruction complète des pêcheries à saumon du St. Laurent, et je prendrai la liberté de recommander :—

1. Que la frontière du fleuve St. Laurent devrait être définie conformément au premier article du traité de réciprocité de 1854, ce qui préviendrait bien des différends pour l'avenir ; car je suis persuadé qu'il surgira des collisions sérieuses si les limites ne sont point définies par l'autorité constituée.

2. Que l'affermage des pêcheries à saumon du fleuve St. Laurent et de ses tributaires (les baies comprises,) soit offert au *concours public*.

3. Que l'affermage des pêcheries soit donné pour un terme qui n'excèdera pas cinq années, et que la moitié de tout le loyer soit payée d'avance.

4. Que la Ste. Marguerite (dans le Saguenay) et le St. Jean, au-dessus de Mingan, devraient être conservées comme aleviniers à saumon, et que l'usage des filets devrait être prohibé partout dans ces rivières, et qu'il ne devrait point être permis d'y faire aucune pêche quelconque sans la sanction des autorités compétentes.

5. Le revenu que rapporterait le fermage des pêcheries à saumon serait plus que suffisant pour couvrir les dépenses de la protection la plus effective ; et comme il est impossible d'agir ainsi avec un bâtiment à voile, j'oserai suggérer

l'adoption des moyens indiqués par le Dr. Adamson, dans sa lecture devant les membres de l'Institut Canadien, l'année dernière, savoir, d'employer un ou deux steamers à faible tirant d'eau, bâtis solidement et d'une bonne force;—ces vaisseaux ne seraient point affectés par le changement de vent et pourraient se rendre sur tous les points où ils seraient le plus nécessaires.

Les bons effets de ces vaisseaux se feraient sentir d'abord, dans la garantie qu'ils offriraient aux pêcheurs bien disposés, et en devenant la terreur des bandits; ensuite, "dans le service des visites aux phares et autres travaux publics, transportant les régisseurs, ouvriers, et pêcheurs à leurs diverses stations; et enfin dans la protection des locataires de la province."

En prolongeant le chemin de fer le long de notre côte, les marchés pourraient s'approvisionner tous les jours, et dans bien peu de temps les vastes ressources que présentent le fleuve et le golfe seraient en exploitation; et, avant l'expiration des premiers fermages des pêcheries à saumon, le St. Laurent deviendrait le marché d'approvisionnement du continent américain.

L'affermage des rivières en la possession de la compagnie de la baie d'Hudson n'est pas encore expiré, je crois; mais je sais qu'elle veut l'abandonner immédiatement, si elle en est requise. Dans ce cas, l'affermage de toute la rive nord se compléterait; autrement il serait nécessaire d'en réserver les rivières jusqu'à l'expiration du bail, époque où l'affermage serait offert au concours.

Avec le présent rapport se trouve une carte des rivières, etc., etc., que j'ai tracée pour la rive nord du St. Laurent, du Saguenay (inclusivement) au Blanc Sablon, frontière de la province.

Les principales rivières à saumon sont indiquées par une double ligne rouge et noire.

Il y a deux rivières qui ne sont pas comprises dans la carte, celles de Jacques Cartier et des Escoumains—cette dernière, je désirerais la voir affermée, vu, qu'entre bonnes mains, elle pourrait servir à repeupler les rivières supérieures.

Il y a deux plans relativement au fermage des rivières que je voudrais soumettre à votre considération, savoir, d'affermier les rivières séparément, donnant le droit de couper le bois de chauffage nécessaire aux établissements de pêche, et les baies et pointes, aussi séparément, sujettes aux mêmes dispositions; ou d'affermier les stations de pêche d'une pointe à l'autre, telles que désignées sur la carte et notées "Stations de Pêche."

Je suis décidément en faveur du dernier plan, vu qu'il placerait les pêcheries entre les mains de personnes responsables, qui sentiraient qu'il est de leur intérêt de pêcher systématiquement, et qui probablement construiraient des réservoirs qui, pour me servir des expressions du Dr. Adamson, "permettraient aux plus vigoureux d'y passer pour propager leur espèce. Permettez, dit-il, à ceux qui sont jeunes de jouir de la vie jusqu'à l'âge mûr, et à ceux qui sont malades de retourner dans les profondeurs de l'océan, reprendre un peu de vigueur."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble et très obéissant serviteur,

(Signé.) **RICHARD NETTLE.**
Surintendant des pêcheries pour le Bas Canada.

L'Honorable Colonel TACHÉ,
Commissaire des terres de la couronne, Toronto.

APPENDICE U. (2.)

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHERIES POUR LE BAS-CANADA,
A VENIR JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1857.

(Copie.)

MONSIEUR,—Mon rapport pour le trimestre expiré le 30 septembre, avait trait particulièrement aux pêcheries du golfe et des rivières du bas du fleuve. Dans ce rapport, j'ai eu l'honneur de suggérer l'adoption de mesures que je croyais nécessaires pour la protection des pêcheries au saumon et autres, et comme, avant de terminer celui-ci, j'aurai l'occasion de dire encore un mot sur ce sujet, je commencerai par dire ce que j'ai fait pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1857.

Ayant obtenu l'autorisation du gouvernement de construire des appareils pour la propagation artificielle du saumon, etc., ce qu'il m'était facile de faire, vu que l'aqueduc de la cité de Québec me fournissait un courant continu et abondant d'eau pure, j'engageai des ouvriers (charpentiers et plombiers,) et sous ma direction ils construisirent un appareil à éclosion qui a excité l'admiration des principaux résidants de Québec et d'ailleurs. (Un plan de cet appareil accompagnera le présent rapport.)

Les boîtes à éclosion contiendront environ 8000 œufs (des boîtes portatives pourront être faites pour en contenir environ 6000 de plus, dans le réservoir ou l'étang), et le grand étang pourra contenir environ 10,000 petits poissons. Je croyais que l'appareil à éclosion eût pu être fait uniquement en bois, mais j'ai trouvé en y introduisant l'eau, qu'il n'était pas étanche, malgré tout le soin que nous avons apporté dans sa construction ; conséquemment, j'ai été obligé de le faire doubler en plomb et en zinc, ce qui a occasionné des frais de plus, et des délais dans sa construction. Je crus aussi qu'il était à propos de dévier un peu de mon plan original, attendu que je m'étais procuré un appartement bien spacieux, et que je pouvais par conséquent construire un appareil plus grand d'un tiers que celui que j'avais eu l'intention de construire d'abord, et rendre par là cet appareil beaucoup plus utile. Cet arrangement fut reconnu par tous comme devant faire honneur à la province ainsi qu'au surintendant des pêcheries.

J'avais eu l'intention de me procurer des œufs de poisson de la rivière Ste. Marguerite, au Saguenay, mais craignant de ne pas réussir à m'en procurer, vu que la saison était déjà avancée, je m'en procurai un peu de la rivière Jacques Cartier, et une plus grande quantité du Lac Beauport. Ces œufs paraissent très sains, et, avec la température que je puis maintenir dans mon appartement, 65°, dans les boîtes à éclosion, 43° à 44°, et dans l'étang, 46°, je puis espérer d'avoir des petits poissons vers le 15 de février. J'ai eu le plaisir de montrer l'appareil à un M. Haladay qui s'est beaucoup occupé de l'éleve du saumon, à Outerarde, en Irlande, et qui a visité Québec au sujet des pêcheries. Il a beaucoup approuvé la construction de mes boîtes et les aménagements en général ; et sur ce que je lui dis que j'avais encore de la place pour d'autres œufs, il écrivit aussitôt à son beaufrère, en Irlande, pour lui demander de m'envoyer une certaine quantité d'œufs de saumon. Je les attends avec impatience, non seulement parce que j'en suis à faire une expérience, mais aussi parce que j'ai de la place dans mes boîtes, et que je voudrais les remplir. Je me suis aussi mis en communication avec le bureau des travaux publics, à Dublin, et j'ai prié les commissaires de me faire la faveur de me donner toutes les informations possibles relativement à la propagation artificielle du poisson, et aussi de m'envoyer des modèles de passages artificiels, s'ils le peuvent. Je leur ai aussi demandé des œufs de poisson, dont ils ont constamment de grandes quantités, à ce que j'ai appris.

Le désir bien connu du bureau de disséminer toutes les informations en son pouvoir relativement à la propagation artificielle, etc., me fait espérer qu'il me fera la faveur de m'envoyer quelque chose de bien utile pour la province.

Il est très satisfaisant d'avoir à annoncer que les diverses personnes qui ont vu mon appareil à éclosion, et à qui j'ai expliqué le mode de se procurer les œufs de poisson, ont résolu de faire elles-mêmes des expériences l'année prochaine, dans les petites rivières et les cours d'eau qui coulent à travers leurs terres, et je n'ai aucun doute que dans peu de temps cette pratique ne devienne très générale. Il serait à désirer que l'on se procurât de grandes quantités de frai de truite saumonée du Haut-Canada, pour peupler nos lacs des districts de Québec, Montréal, Sherbrooke, et des lieux adjacents.

Plusieurs de mes correspondants m'ont écrit sur ce sujet, et je leur ai répondu : "Formez-vous en sociétés de pêche ; voyez à ce que la loi des pêcheries soit exécutée contre tous ceux qui la violent, et vous verrez qu'on s'efforcera de vous venir en aide dans votre louable entreprise."

Le major Johnston, de Sherbrooke, dans sa correspondance, me dit : "Que les Américains de la rive sud du lac Memphremagog le traversent, y font la pêche au dard, prennent le poisson du côté canadien du lac, et se vantent de détruire ainsi le poisson des Anglais."

Le major, bien qu'il soit un magistrat actif, ne savait pas qu'il fût passé un acte des pêcheries durant la dernière session, vu qu'il n'avait point reçu les statuts. (J'avais compris que tous les magistrats en avaient reçu une copie ; conséquemment, je n'en avais pas envoyé moi-même à tous les magistrats.)

Je lui transmis immédiatement plusieurs copies de l'acte en question avec les formules de sommation nécessaires ; et je suis convaincu que le major ne souffrira aucune infraction de la loi dans son district.

La plus grande protection doit être accordée à tous ceux qui s'occupent de la propagation artificielle du poisson, de sorte qu'ils ne puissent être inquiétés par qui que ce soit dans leurs droits acquis. La loi dans ces sortes de matières est très rigide en Angleterre, et prononce de très sévères peines contre ceux qui l'enfreignent.

J. C. Comstock, écr., commissaire des pêcheries pour l'état du Connecticut, m'a écrit diverses lettres durant l'été dernier relativement à la protection des pêcheries, particulièrement en ce qui concerne la propagation artificielle (qui est devenue nécessaire dans les Etats) et les passages artificiels, sur quoi je lui ai donné toutes les informations en mon pouvoir.

Il me disait que certaines personnes avaient acheté le droit de faire la pêche dans le Lac Saltonstal, pour faire de ce lac un alevinier, et que la peine portée pour infraction de leurs droits était de deux cents piastres. Ces personnes ont depuis fait de grandes améliorations dans cette place, et ont l'automne dernier obtenu des Lacs Michigan et Ontario, au-delà de 5,000,000 d'œufs de poisson blanc et de truite saumonée, et les ont déposés dans le Lac Saltonstal durant le mois dernier.

Je mentionne cette circonstance, parce que je suis informé qu'il y a ici et ailleurs différentes personnes qui attendent ce que va faire le gouvernement relativement à l'affermage des différentes rivières à saumon dans le Bas-Canada, et qui seraient, s'il était nécessaire, prêtes à commencer à s'occuper de l'élevé du saumon sur une grande échelle.

La personne mentionnée dans ce rapport (M. Halladay) qui s'est tant occupée de la propagation du saumon en Irlande, désire beaucoup d'affermier en Canada une ou plusieurs rivières. Le fait est qu'un grand nombre de personnes m'ont parlé à ce sujet, et qu'il se manifeste un désir général que les rivières soient données au concours public au plus haut enchérisseur pour tel nombre d'années dont on conviendra.

Les fermiers de ces rivières, pour leur avantage, pêcheraient d'une manière systématique ; cela aurait pour résultat la conservation de nos pêcheries au saumon, et de rapporter un grand revenu à la province.

M. Haladay m'a dit que son beau-frère payait £2,000 par année pour ses pêcheries, et que d'autres payaient beaucoup plus. Certes, avec des pêcheries comme celles que nous avons en Canada, ce n'est pas trop dire qu'elles devraient rapporter de grands revenus, qui augmenteraient chaque année, et qui suffiraient pour payer les frais de la protection la plus efficace, et pour mettre le gouvernement en état d'aider à nos pauvres pêcheurs de faire la compétition aux américains, qui, eux, sont protégés par des primes et de toute autre manière, et qui peuvent presque chasser nos propres pêcheurs de leurs pêcheries.

Je suis bien certain que c'est le désir du gouvernement que les pêcheries soient développées, et que notre population en profite plutôt que nos ambitieux voisins. Je ne demande pas que le système des primes soit adopté, mais je pense que s'il était fait des dépôts de sel en différents endroits, nos pêcheurs en retireraient un grand avantage.

J'espère qu'on me pardonnera si je sollicite encore une fois l'adoption des suggestions contenues dans mon rapport pour le dernier trimestre, particulièrement en ce qui a trait aux limites du golfe et du fleuve St. Laurent, et à l'affermage des rivières à saumon.

Si on se décidait à cela, il serait nécessaire qu'au moins trois mois d'avis en fût donné dans les principaux journaux des deux côtés de l'Atlantique.

Quant aux rivières qui sont aujourd'hui en la possession de la compagnie de la baie d'Hudson (et dont le bail expirera dans quelques années), j'ai été informé qu'elles seraient remises au gouvernement, si on le demandait, ce qui, je crois, serait beaucoup à désirer, vu que la compagnie est incapable de les défendre contre les déprédations. (Voir l'extrait d'une lettre dans mon dernier rapport).— Nous aurions alors pour attirer l'attention des capitalistes anglais et canadiens le produit de toutes les rivières à saumon de la côte nord à jeter sur le marché; mais si mes suggestions ne sont pas adoptées, j'ose prédire que d'ici à quelques années nos pêcheries de saumon seront inévitablement ruinées.

Je désirais beaucoup m'assurer si le saumon de la rivière Jacques Cartier pouvait monter jusqu'au lac St. Joseph; je suivis alors le cours de cette rivière depuis le St. Laurent jusqu'au lac. Je rencontrai, entre le Pont Déry et le Pont Rouge, un obstacle que bien peu de saumons peuvent surmonter, si ce n'est dans les grandes crues d'eau. Dans le cas où cette rivière serait affermée (il y a beaucoup de personnes qui désirent l'affermier), ce qui serait très désirable, les propriétaires, pour leur propre avantage, construiraient un passage artificiel qui permettrait alors au poisson de monter jusqu'au lac, ou d'aller frayer dans les eaux supérieures. Si elle n'est pas affermée, il restera au gouvernement à décider s'il ne devrait pas construire un passage à saumon à ses propres frais. Il y a encore un endroit au dessus du Pont Dery où le chenal principal se concentre, et le seul où le poisson puisse monter. Dans cet endroit, des individus ont pêché constamment au filet à venir jusqu'au premier août, suivant en cela la lettre de la loi. Ainsi, ils ont violé en apparence la première partie de la dix-huitième clause de l'acte des pêcheries, en pêchant dans le chenal principal, mais ils se sont conformés à la lettre de la dernière partie de la même clause en n'occupant pas un tiers de la largeur de la rivière.

Le seul moyen de mettre fin à cette difficulté serait de décréter qu'on ne pourra à l'avenir, dans aucun cas, pêcher au filet dans aucune rivière à une plus grande distance que trois milles de son embouchure. Ce serait là une sage disposition, vu que non seulement on fait la pêche du saumon au dard, mais encore au filet dans les aleviniers, et comme l'une de ces pratiques est déclarée illégale, de même l'autre devrait-elle l'être. Je me suis aperçu qu'on s'était servi de filets près des aleviniers de la rivière Godbout, à une distance de cinq milles au moins de son embouchure.

J'ai visité un grand nombre de lacs et de rivières, et j'ai tâché de faire comprendre aux gens dans les différents districts l'avantage qu'ils retireraient de la due observation de la loi.

Il y a deux ou trois personnes qui ont enfreint la loi des pêcheries et qui vont être punies en conséquence.

J'ai été prié de visiter les localités de Sherbrooke, Mégantic et autres, et j'ai promis que je les visiterais le plus tôt que je le pourrais, attendu qu'elles méritent de l'être.

La rivière St. François abondait autrefois en saumon; mais les chaussées de moulins (qui, je le crois, ne sont pas encore pourvues de passages artificiels) l'ont ruinée comme rivière à saumon. J'espère y jeter quelques milliers de petits poissons (aussitôt qu'on y aura posé des passages), et aussi dans les différentes rivières du côté sud comme du côté nord du fleuve, au dessus de Québec.

Dans mes différentes visites des lacs et des rivières, j'ai profité des services de M. Paul Charlton, en plusieurs occasions, dans l'opération de la ponte artificielle, opération qui ne se doit faire qu'avec la plus grande précaution.

Mes correspondants des districts de Montréal et Ottawa m'écrivent que les pêcheries des lacs sont en voie d'être ruinées par la pêche au filet, au moyen de laquelle on prend souvent des pleines voitures de truite; et que si on n'adopte immédiatement des mesures pour empêcher un tel état de choses, toutes les pêcheries à la truite dans ces districts seront bientôt anéanties. M. Nairn, de la Malbaie, m'a écrit au même sujet; il dit que les lacs dans son district sont dépeuplés par la pêche au filet et au dard, et il me prie de recommander qu'il soit ajouté à l'acte des pêcheries une clause pour prohiber ces manières de pêcher.

Il y a plusieurs clauses dans l'acte des pêcheries qui ont besoin d'être amendées, et comme la 38e clause donne à son excellence le gouverneur en conseil le droit d'amender, changer, etc., etc., j'ai l'honneur de recommander l'adoption des amendements suivants, que je crois nécessaires pour faire mieux fonctionner l'acte des pêcheries, savoir:

ADDITIONS A L'ACTE DES PECHERIES.

27^E CLAUSE.

Il ne sera permis à qui que ce soit de prendre du saumon à la ligne, entre le 1er jour de septembre et le 1er jour de mars, dans aucune année, dans le Bas-Canada.

Raison.—Il a été pris beaucoup de saumon l'année dernière à venir aussi tard que le 15 d'octobre, et la loi a été éludée en ce que ce saumon a été pris à la ligne avec de gros hameçons, ou harponné, ou, comme l'on dit ordinairement, foéné, dans les aleviniers.

28^E CLAUSE.

Tout saumon pris en contravention à la 28e clause de l'acte des pêcheries assujétit toutes les parties concernées dans la violation de la dite clause, tant le principal contrevenant que ses fauteurs, à une amende de £12 10s. à £25, ou à un emprisonnement de trois mois à six mois.

Raison.—L'acte dit qu'il ne sera pas loisible de tuer, etc. Conséquemment, la pénalité ne peut atteindre que la partie qui a commis l'acte, tandis que ses fauteurs restent impunis. Il est évident qu'il doit y avoir plus d'une personne concernée dans la pêche au flambeau, bien qu'il n'y en ait qu'une qui tue. J'ai fait punir une personne qui avait tué du saumon, mais je perdrais une cause par laquelle je poursuivrais le fauteur, du moins c'est l'opinion de mon avocat, et c'est ce que je conçois d'après la lettre de la loi.

Quant à l'augmentation de la pénalité, il est bien connu que souvent des personnes ont pris au dard de 50 à 100, et quelquefois 200 saumons, en bien peu de temps.

28^E CLAUSE.

Toute personne qui achètera ou recevra d'un Sauvage ou de toute autre personne du saumon pris en contravention à la 28^e clause de l'acte des pêcheries, ou qui en possèdera en contravention à la dite clause, paiera une amende de £25 à £50 à la couronne, au profit de laquelle sera aussi confisqué le canot, la chaloupe ou autre embarcation où l'on aura mis le poisson, ou elle sera emprisonnée pour une période de trois mois à six mois.

Raison.—Le fleuve et le golfe sont envahis de commerçants qui pressent les pauvres Sauvages de leur apporter du saumon; qu'il soit pris n'importe quand et n'importe comment, et qui leur en donnent deux sous par livre. Une des principales causes de la ruine de nos pêcheries à saumon vient de ce que les commerçants de tous les endroits ont pour habitude de presser les Sauvages de leur procurer du saumon pris au dard ou non; et de ce chaque commerçant leur vend des liqueurs spiritueuses sans licence.

Le surintendant des pêcheries pourra faire des recherches (ou émettre un warrant pour faire faire des recherches) dans tout vaisseau ou autre endroit où il pourra avoir raison de croire que du poisson pris en contravention à la 28^e clause de l'acte des pêcheries pourra avoir été caché.

31^E CLAUSE.

Omettre les mots "de ruisseau," et après le mot "truite" insérer "ou lunge," et placer le mot "premier" au lieu du mot "quatorze," dans la même clause.

Raison.—Les mots "de ruisseau," sont ambigus et peuvent prêter à ce que le major Johnston appelle "des chicanes d'avocat;" et le mot "lunge" n'est ni plus ni moins que la truite des lacs.

32^E CLAUSE.

Omettre les mots "de ruisseau," et après le mot "truite" insérer "ou lunge."

Raison.—La même que pour la clause 31.

35^E CLAUSE.

A être annulée en ce qui concerne les pêcheries à saumon.

Raison.—Autant de personnes qu'il y a de semaines dans l'année réclameraient la possession de chaque rivière dans le Bas-Canada.

Pêche de la truite.—Il ne sera permis à qui que ce soit de prendre de la truite dans aucun lac avec des seines ou des filets d'aucune sorte, dans le Bas-Canada, sous les peines portées dans la 33^e clause de l'acte des pêcheries.

Propagation artificielle.—Pour faciliter la propagation artificielle du poisson dans le Bas-Canada, le surintendant des pêcheries pourra accorder une permission par écrit, à toute personne qui voudra se procurer des œufs de poisson, de pêcher pour cet objet durant la saison de prohibition.

Il sera à l'avenir nécessaire d'établir des dispositions spéciales pour la protection de toutes les personnes qui pourront s'occuper de l'élevage du poisson.

Ce n'est là qu'un petit nombre des amendements qu'il sera nécessaire de faire, de temps à autre, à mesure que les pêcheries prendront de l'importance.

J'ai peu parlé dans ce rapport de la pêche en mer profonde; ceux de nos compatriotes qui s'occupent de cette pêche ont eu beaucoup à endurer dernièrement, par le fait que la rive nord du St. Laurent a été visitée par des flottilles de navires américains qui, en contravention au traité de réciprocité, ont persisté à pêcher dans les places occupées par des pêcheurs canadiens, et on s'est plaint à moi de très-sérieuses pertes qui ont été souffertes par nos pêcheurs. Si donc on ne prend des mesures pour empêcher à l'avenir un tel état de choses; je crains fort que nos pêcheurs ne soient chassés de leurs places de pêche.

Randall Jones, et autres, de la baie de Bradore, ont souffert de grandes pertes dans leurs pêcheries à *loup-marin*, par suite de la détermination de la part des Américains, et autres, de pêcher dans les eaux qu'ils occupent depuis plusieurs années en vertu de la vente qui leur a été faite par le shérif du droit de pêcher dans ces eaux. Il m'a prié de porter cette affaire à votre attention, et il demande à être protégé, disant qu'il paierait volontiers un pourcentage au gouvernement pour cette protection; le fait est que tous les pêcheurs en mer sur la côte nord seraient contents de payer pour cela un tel pourcentage.

Si on consulte mon rapport pour le dernier trimestre, on verra que les Américains, non contents de pêcher dans les endroits qui leur sont assignés par le traité de réciprocité, vont où ils veulent et pêchent où ils veulent, simplement parce que les limites du fleuve et du golfe n'ont pas été définies.

Je solliciterai donc de nouveau l'adoption des suggestions que j'ai eu l'honneur de faire dans mon rapport pour le dernier trimestre.

Le ci-devant commissaire des terres m'a assuré qu'il était prêt à recommander tout ce qui serait nécessaire pour la protection des pêcheries. Le dernier commissaire des travaux publics, qui durant l'été dernier a visité les divers travaux du gouvernement dans le fleuve et le golfe, et qui a eu l'occasion de voir le grand nombre de vaisseaux employés aux pêcheries, m'a dit qu'il était prêt à recommander d'accorder au surintendant des pêcheries un bâtiment à vapeur avec une force suffisante pour forcer ceux qui transgressent la loi des pêcheries d'y obéir. Aucun vaisseau à voile ne saurait être comparé pour son utilité à un vaisseau à vapeur.

J'ai compris qu'il y avait, sous le commandement de l'amiral de la station des Indes Occidentales, aux Bermudes, deux chaloupes canonnières à vapeur qui ne font rien. De semblables vaisseaux conviendraient parfaitement pour cela, et je suis fermement convaincu qu'un de ces vaisseaux serait placé à la disposition du gouvernement canadien, s'il le désirait.

Il y a beaucoup d'autres choses sur lesquelles je désire attirer votre attention, et qui ont trait à la colonisation des terres de la rive nord, au moyen d'y parvenir, et aux rivières qui coulent à travers les seigneuries; mais j'aime mieux vous voir personnellement à ce sujet.

Je crois donc qu'il est à propos que j'aille à votre bureau pour quelque temps, pour préparer les mesures qu'il conviendrait d'adopter pour le règlement et le développement des pêcheries du Bas-Canada.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,)

RICHARD NETTLE,

Surintendant des pêcheries pour le B.-C.

APPENDICE V. (1.)

PREMIER RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHERIES POUR LE HAUT-CANADA:

HAMILTON, octobre 1857:

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été données par l'honorable commissaire des terres de la couronne, en date du 3 et du 25 août dernier, je me rendis au Sault Ste. Marie avec l'intention de visiter l'île Michipicoten, sur le lac Supérieur, place de pêche qui passe pour importante. M'étant alors enquis à ce sujet, j'appris qu'il n'y avait personne sur l'île qui pût me donner les renseignements que je désirais obtenir sur l'importance de cette place pour la pêche; que l'île est située à environ cent quarante milles des bords du lac, et qu'elle n'est accessible qu'au moyen de chaloupes qu'il est très difficile de se procurer, et pour lesquelles il faut payer bien cher, et qu'en outre je courrais peut-être les

risques d'y être retenu pendant dix ou quinze jours par le mauvais temps, et qu'il n'y avait point de havre de refuge pour notre embarcation. Je jugeai donc à propos de remettre cette visite à un autre temps, et en m'en revenant, je visitai d'autres stations importantes.

Je commençai par visiter les chutes du Sault Ste. Marie. Là, j'appris des habitants les plus intelligents, parmi lesquels je mentionnerai Joseph Wilson, écuyer, percepteur des douanes, le capitaine Bennett, et M. David Pine, qu'on y prenait du poisson en grande quantité presque à toutes les saisons de l'année, tels que de la truite saumonée, dont il y a trois ou quatre différentes espèces, du poisson blanc, et du hareng d'une grosseur plus qu'ordinaire et avec deux cents desquels on peut remplir un baril, et qu'on vend de cinq à six piastres le baril à Détroit, à un profit net de 3½ à 4 piastres par baril, et la truite se vend de neuf à onze piastres, suivant sa grosseur et sa qualité, laissant un bon profit aux personnes engagées dans ce commerce.

On y pêche le poisson au moyen de trubles et de rets tendus dans l'eau morte au pied du courant. Ce système de faire la pêche est pratiqué par les Canadiens, les Métis et par les Américains de l'autre côté de la rivière, indistinctement et sans empêchement. Les Américains se trouvent par là avoir un plus grand avantage que nous, attendu qu'ils étendent leurs opérations au-delà de leurs propres limites; je veux dire le milieu de la rivière.

Je me suis cependant plaint fortement de cette pratique aux autorités américaines qui habitent le côté sud du Sault, et leur ai distribué des copies de l'acte, et ils m'ont promis d'y mettre fin pour l'avenir; et d'après les politesses qu'ils m'ont faites pendant que j'étais au milieu d'eux, j'ai raison de croire qu'ils me tiendront parole. Je suis de plus porté à croire que la plus grande partie du poisson que l'on prend ici sert à la consommation des habitants des deux rives, et que le surplus est envoyé par steamers et par goëlettes à Détroit et dans l'Etat de Michigan, presque tout à l'état frais. C'est cependant mon opinion candide que si la pêche à cette station était entre les mains d'hommes habiles, avec des réglemens convenables, elle pourrait produire annuellement deux à trois milles barils de poisson; mais à présent, d'après les renseignements que j'ai reçus, la quantité ne paraît pas devoir excéder mille barils. On prend aussi à cette station de l'esturgeon en quantité considérable, d'une qualité très riche, trop riche de fait pour s'en nourrir, mais qui pourrait être converti en huile à un très beau profit.

La station suivante que j'ai visitée est l'île de St. Joseph. Le major Raines, qui y réside, m'informe que les Indiens sont à peu près les seuls qui font la pêche dans ces parages; il s'y présente bien de temps à autre quelques "Yankees," mais il les chasse aussitôt qu'il s'en aperçoit. Il m'informe aussi qu'on y prend annuellement environ sept à huit cents barils de poisson, dont ce qui ne sert pas à la consommation des natifs, est vendu frais aux vaisseaux américains qui croisent autour de l'île dans ce but; ce poisson consiste en truite saumonée et en poisson blanc que l'on prend au rets ainsi qu'à l'hameçon, avec du petit hareng pour appâts. C'est aussi la manière dont on prend des truites de la plus grosse espèce.

De là je me rendis aux grandes Iles Manitoulines. Ces îles sont sous la surveillance de l'excellent et honnête capitaine Ironside qui m'a fourni les détails suivans du produit des pêcheries de cette station importante qu'il recueille lui-même tous les ans des Indiens qui seuls exercent des privilèges de pêche dans ces parages. En somme, on y prend, entre neuf stations, deux milles trois cent huit barils de poisson de la même qualité et de la même espèce qu'à l'île de St. Joseph; le poisson s'y prend et se vend de la même manière.

La station suivante que je visitai est le Petit Courant et Shebonaning, dans le Détroit, entre la baie Georgienne et les Manitoulines. C'est une station très

stérile. Sur le principal passage pour arriver au Sault se trouve un village Indien peu habité, avec un bureau de poste sous la charge d'un nommé Johnson ou Johnston qui commerce sur les marchandises et sur le poisson avec les Indiens. Cet homme a promis de me fournir un état fidèle de la quantité de poisson qui se prend dans cet endroit, mais il ne l'a pas encore fait. J'ai cependant pu constater par l'entremise de personnes plus dignes de foi, qu'il doit s'y en prendre tout près de mille barils, mais je n'ai pu savoir au juste comment on en disposait. Mais comme c'est à peu près le même poisson que celui que l'on prend aux Manitoulines et à St. Joseph, je suis porté à croire qu'on en dispose de la même façon.

De là je me rendis à la baie Georgienne où j'ai puisé les renseignements qui suivent :

Station de Club Island.....	300 brls.
Horse Shoe et Isle of Coves.....	300 "
Owen Sound et Cap Crocker.....	450 "
Cape Rich et Meaford.....	250 "
Collingwood et Christian Island.....	2000 "
Penetanguishine et rive nord de la baie.....	750 "
Cape Smith.....	300 "
South Bay et environs.....	800 "

En revenant à Collingwood, en poursuivant ma route dans la direction de Owen Sound, j'ai trouvé qu'on avait pris aux îles de la pêche, à North Saugeen ou Sables River, et aux îles des environs, trois milles quatre cent soixante barils de hareng et deux milles barils de truite saumonée et de poisson blanc.

Port Elgin, hareng.....	1500 brls.
Poisson blanc et truite.....	500 "
Bay de Dart, hareng.....	100 "
Inverhuron.....	100 "
Port Head.....	100 "
Kincardine.....	250 "

Le poisson se prend ici au moyen de rets et de seines et on le vend aux nouveaux colons le long de cette côte à raison de cinq piastres le baril pour le hareng, et de neuf à dix piastres pour la truite, ce qui donne aux pêcheurs un profit net d'environ la moitié sur le hareng et de six à six et demi sur la truite.

Près de Goderich le capitaine Rowen, du steamer Ploughboy, qui est lui-même pêcheur, m'a fourni les renseignements suivants, et il dit que ces chiffres sont plutôt au dessous qu'au dessus de la quantité qu'on y prend ordinairement par année, et que si la pêche y était faite par des pêcheurs habiles munis d'instruments de pêche convenables, la prise pourrait être dix fois plus considérable. Pour Goderich, il alloue 2000 barils de poisson blanc, mais ne peut dire la quantité de hareng, bien qu'elle soit considérable :

Pêcheries de Bayfield, hareng.....	150 brls.
Petite rivière au Sable.....	300 "
Kettle Point, hareng.....	100 "
Point Edward, ou réserve militaire.....	2000 "
Do do environ cent tonneaux de brochet, valant £10 le ton., égal au hareng.....	800 "

La pêche ici est conduite par Samuel Hitchcock, un canadien, et on envoie le poisson au Détroit pour le vendre ; il rapporte en moyenne cinq piastres par baril, ce qui fait un profit net d'environ la moitié ; de Port Sarnia à Baby Point ou Walpole, environ deux milles barils de hareng, sans compter l'esturgeon et le brochet dont je n'ai pu me procurer la quantité, ni rien d'approximatif, des pêcheurs de ces parages ; de la station au village de Wallaceburgh à l'entrée de la

rivière Sydenham, autour du chenal St. Clair et de l'île Walpole, les gens estiment qu'il s'y prend annuellement environ 1000 barils de hareng avec un peu d'esturgeon qui se consomme principalement chez les habitants du voisinage.

De là je me suis dirigé sur Port Windsor, et descendant la rivière Détroit je me rendis à Sandwich et à Amherstburg. Je soumetts l'état suivant comme étant le résultat de mes investigations sur les diverses stations de pêche le long de cette route. Il y a vingt deux stations qui diffèrent considérablement les unes des autres sous le rapport de la quantité de poisson que l'on y prend à chacune, mais après en avoir fait une comparaison j'ai pu établir en moyenne qu'on y prenait 20,000 poissons à chaque place, ce qui, à 300 poissons au baril, donnerait un total de 1466 $\frac{2}{3}$ barils de hareng. Le poisson pris à ces stations consiste principalement en hareng, que l'on vend presque tout à l'état frais sur le marché de Détroit; il vaut cinq piastres le baril sur les lieux de pêche. On y prend aussi de l'esturgeon, mais je n'ai pu constater d'une manière positive en quelle quantité ni la manière dont on en dispose; j'y porterai mon attention à la première occasion que j'aurai de le faire.

Mes recherches se sont bornées aux stations déjà nommées, et elles se sont prolongées jusqu'au 28 du mois dernier (septembre,) temps auquel la réception d'instructions plus récentes m'a fait abandonner l'intention que j'avais de finir l'investigation le long des rives du lac Erié, en attendant que j'eusse examiné les places qu'il m'est enjoint de visiter par mes instructions du 16 septembre.

Avant de terminer ce rapport, je prendrai la liberté de dire que les difficultés de faire une pleine et satisfaisante investigation sur cet important sujet ont été considérablement augmentées par la crainte qu'avaient un grand nombre de pêcheurs, qu'en donnant des renseignements corrects sur leurs affaires, ces renseignements ne tournassent plus tard à leur préjudice. J'ai fait tout ce que j'ai pu pour dissiper ce préjugé autant que possible; et je ne doute pas que ce sentiment de crainte ne fasse graduellement place, parmi cette classe d'industriels, à une plus juste appréciation de leurs propres intérêts et des avantages qui en résulteraient pour eux mêmes et pour le public, si l'on parvenait une fois à mettre sous un bon système d'administration toutes les pêcheries du pays.

Lorsque j'aurai poussé plus loin mes investigations, je serai mieux en état d'indiquer les mesures d'utilité pratique qui peuvent s'appliquer avec avantage à l'amélioration de cette branche d'industrie et d'entreprise canadienne. Le résultat de mes recherches jusqu'à présent peut se récapituler ainsi :

Récapitulation des stations de pêche détaillées dans le rapport précédent, savoir :

Sault Ste. Marie et environs—non définie...	(barils)	1000
Ile St. Joseph.....	"	750
Grandes Manitoulines.....	"	2308
Club Island, dans la baie Georgienne.....	"	300
Little Current et Shebounaning.....	"	1000
Horsehoe et Isle of Coves.....	"	300
Owen Sound et Cape Crocker.....	"	450
Cap Rich et Meaford.....	"	250
Havre de Collingwood et Christian Islands...	"	1000
Penetanguishine et North Shore.....	"	750
Cap Smith.....	"	300
South Bay et environs.....	"	800
Isles de la pêche, au nord de Saugeen.....	"	3463
Même localité, truite et poisson blanc.....	"	2000
Port Elgin, hareng.....	"	1500
Poisson blanc et truite, même station.....	"	500
Baie de Dart, hareng.....	"	100

Inverhuron	“	100
Port Head.....	“	100
Kincardine.....	“	250
Goderich, poisson blanc.....	“	2000
Bayfield, hareng.....	“	150
Petite rivière au Sable.....	“	300
Kettle Point.....	“	100
Point Edward ou réserve militaire.....	“	2000
Même station, brochet.....	“	800
De Port Sarnia à Baby ou Walpole Point....	“	2000
Walpole Island et St. Clair, etc., etc.....	“	1000
Port Windsor, le long de la riv. à Amherstb'gh.	“	1466 $\frac{3}{4}$

Total, barils..... 27,037 $\frac{3}{4}$

Le tout respectueusement soumis,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN McCUAIG,

Surintendant des pêcheries, H.-C.

APPENDICE V. (2.)

PICTON, 16 octobre 1857.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre en date du 16 septembre, attirant mon attention à un paragraphe qui a paru dans un papier américain, dans lequel il est dit, “Celui qui écrit ces lignes a été informé par un monsieur qui est engagé dans les pêcheries de Wellington Beach, dans le comté de Prince-Edward, qu'il avait obtenu par un acte du parlement provincial pour le prix de \$1000 une concession de pêche de 222 rods de long sur 29 pieds de profondeur, couvrant une aire de quatre acres, et qu'il y avait pris le 16 de juillet dernier, d'un seul coup, 47,700 poissons blancs, et sur neuf autres coups, en autant de jours consécutifs, pas moins de 18,000 par coup;” et m'enjoignant de me rendre à Wellington pour constater sur quels terrains on prétend à un droit exclusif de faire la pêche dans ces parages.

J'ai l'honneur de faire rapport pour votre information que j'ai quitté la cité de Toronto dans l'après-midi du six courant, et que je suis arrivé à Wellington le neuf. Après avoir fait toutes les recherches possibles, tant à Wellington que dans les environs, vendredi et samedi, et aussi lundi et mardi dernier, je n'ai pu découvrir le nom d'aucune personne prétendant au droit exclusif de faire la pêche, dans aucune partie de ces pêcheries, en vertu d'un acte du parlement, si ce n'est qu'on m'a dit que monsieur Thomas Worthington, il y a trois ou quatre ans, pendant qu'il résidait à Wellington, et avant sa nomination dans le département des douanes, y ait prétendu à un droit par cession du collége de Toronto; et l'on m'informe qu'il y a renoncé depuis.

D'après les renseignements que j'ai puisés, il paraît que les pêcheries sur la rive du Lac West, depuis West Point jusqu'à Wellington, sont divisées en quatorze parties ou sections, (voir esquisse marquée A) et occupées par des personnes dont les noms sont donnés dans le certificat ci-joint, marqué B, et dont le titre à un privilège (s'il y en a) ne peut que venir de la tolérance du gouvernement.

En corroboration de ceci, l'on peut remarquer, en consultant le certificat ci-joint, marqué C, que le produit de ces pêcheries est évalué pour la saison de 1856 joint, comme suit: encaqué, 719 barils; consommation locale, 719; total, 1,438 seulement. Le certificat de William Harris, inspecteur, et de M. John Dorland, fait voir que sur la quantité qui a été encaquée en 1856 il en a été inspecté 799

barils ; et comme ils sont d'opinion que ces 799 barils inspectés ne constituent que le quart de la prise de 1856, le produit total de cette année-là devrait être de 3,196 barils au lieu de 1,438, comme il appert par le certificat marqué D. Je n'ai donc aucune hésitation à dire que, dans mon opinion, ces estimations sont beaucoup plus basses que la quantité réelle qui y est prise. L'idée qu'entretennent généralement les pêcheurs, que c'est l'intention du gouvernement d'affermir ces pêcheries et d'imposer un droit sur chaque lot, d'après sa valeur relative, leur fait croire de leur avantage, (comme sans aucun doute ils espèrent obtenir les baux,) de dépriser leur valeur, espérant par là avoir moins à payer au gouvernement.

Ce prétendu intérêt pécuniaire direct qu'ils ont de représenter la quantité prise bien au-dessous de ce qu'elle est réellement, m'a fait une nécessité, en poursuivant mes recherches pour obtenir des renseignements statistiques corrects, d'accepter leurs représentations avec beaucoup de défiance. En les rapprochant néanmoins d'es renseignements que j'ai puisés d'autres sources, et de personnes qui n'ont aucun intérêt personnel, soit pour le présent soit dans l'avenir, à déguiser la quantité prise, je donne ce qui suit comme le résultat de mes recherches :

1856, produit de Wellington Beach à West Point, exporté par Picton	859	barils.
Consommation locale, étant la part des hommes, ou la moitié de		
chaque coup de seine.....	750	“
Exporté au marché de New-York par Hammon Case.....	913	“
Et à Hamilton et Toronto	187	“
	2,700	“
Total	2,700	“
Valeur sur le rivage, à 30s le baril.....	£4,063	10 0
Coût du baril, 3s. 9d. ; sel, 1s. ; rempaquement. etc., 1s. 6d.....	846	11 3
	£3,216	18 0
Produit net des pêcheries.....	£3,216	18 0

La quantité prise cette année, 1857, dans le mois de juillet, est sans précédent. D'un seul coup, dans le mois de juillet dernier, il a été pris 47,700 poissons, et il en a été souvent pris de 12,000 à 18,000 en plusieurs coups consécutifs ; cette prise, à cette période, surpasse tellement la prise des années précédentes, que ceux qui sont engagés dans la pêche se sont trouvés courts de sel et de barils ; en conséquence on en a perdu et laissé pourrir de grandes quantités, et je regrette de le dire, ces pertes sont estimées par des juges compétents à 1,500 barils. Les habitants du voisinage se plaignent, et ils ont certainement raison, que l'odeur de ces poissons pourris était si malsaine, qu'une fois ils ont pensé d'éloigner leurs familles de l'endroit ; plusieurs des citoyens les plus respectables croient qu'il serait nécessaire, pour protéger les pêcheries, que les opérations des pêcheurs fussent bornées aux mois de septembre et d'octobre, et peut-être à la première semaine de novembre, pour éviter la répétition d'une si grande perte de poissons. Maintenant que je suis ici je continuerai avec votre permission mon inspection de toute la ligne des pêcheries dans ce district, depuis l'extrémité de Point Traverse et de False Ducks jusqu'à la Presqu'Île, et en continuant, sur mon retour, le long des rives du lac Ontario, jusqu'à Toronto, dans le but d'obtenir les renseignements les plus complets pour mon rapport général que je terminerai à la fin de l'année, d'après mes instructions du 3 d'août dernier.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN McCUAIG,
Surintendant des pêcheries du H. C.

A l'hon. commissaire des terres de la couronne, Toronto.

(C.)

WELLINGTON, 10 oct. 1857.

Nous certifions qu'il a été inspecté durant la saison de 1856, sept cents quatre-vingt-dix-neuf barils de poisson blanc, et nous disons de plus que, dans notre opinion, cette quantité constitue environ un quart de la prise entière de cette année-là, c'est-à-dire 1856.

(Signé,)

WILLIAM HARRIS,

Inspecteur.

(Signé,)

JOHN T. DORLAND.

Bureau de l'inspection du poisson,
Wellington, 10 oct. 1857.

(B.)

A une assemblée ultérieure tenue chez Peter Head, à Wellington, le 12 oct. 1857, pour constater, s'il était possible, si aucune personne ou personnes disputaient le droit ou les droits des parties nommées au document pris le 9 octobre dernier, ou non.

No. 1. Personne ne conteste le droit de Paul Lambert.

No. 2. Personne de présent ne connaît exactement si quelqu'un conteste le droit de Macdonald et Hayatt; une personne dit qu'elle a entendu dire qu'il y avait quelques contestations sur ce terrain.

No. 3. John Harris et autres ont occupé paisiblement ce terrain depuis six ans, et ils l'occupent encore.

No. 4. William Jackson et Heskil McFaul ont la possession paisible de ce terrain.

No. 5. Charles L. Wood et autres. Personne ne conteste leur droit.

No. 6. Anthony Benway et autres sont les propriétaires légitimes de ce terrain depuis huit ans.

No. 7. Rufus Wilder et A. Benning possèdent ce terrain. Aucunes objections quelconques.

No. 8. John Branschum tient ce terrain d'un nommé Lawrence Murphy, par convention entr'eux.

No. 9. Patrick Carroll, C. W. McFaul, Joseph Cummings et autres, sont les propriétaires légitimes de ce terrain, comme il a été dit le 9 octobre 1857.

No. 10. Charles McFaul, Joseph Cummings, W. H. McFaul et John Joseph ont eu la possession paisible de ce terrain pendant huit ans, à venir au mois d'août 1856, lorsque Lawrence Murphy et ses fils sont venus sur le terrain et y ont pêché depuis contre la volonté des premiers.

No. 11. Richard Murphy, Henry Tinkelpaugh, John R. Trumpour, David Murphy et Anthony Benway possèdent ce terrain. Pas de contestation.

No. 12. David Donovan, Peter Head, Patrick Mackenzie, Samuel Blakely, Dennis Donovan, Edward B. Augusta, John Young, Chester Wilder, Dennis Murphy, James Mackenzie, et William Tivey. Quatre seines sur ce terrain.

Un lot d'about entre les Nos. 5 et 6 appelé Tub Ground, occupé par W. K. Forsyth et John Wood.

Un lot d'about entre 8 et 9 appelé Pigeon Ground, occupé par Charles McFaul et W. K. Forsyth et autres. Deux seines sur ce terrain.

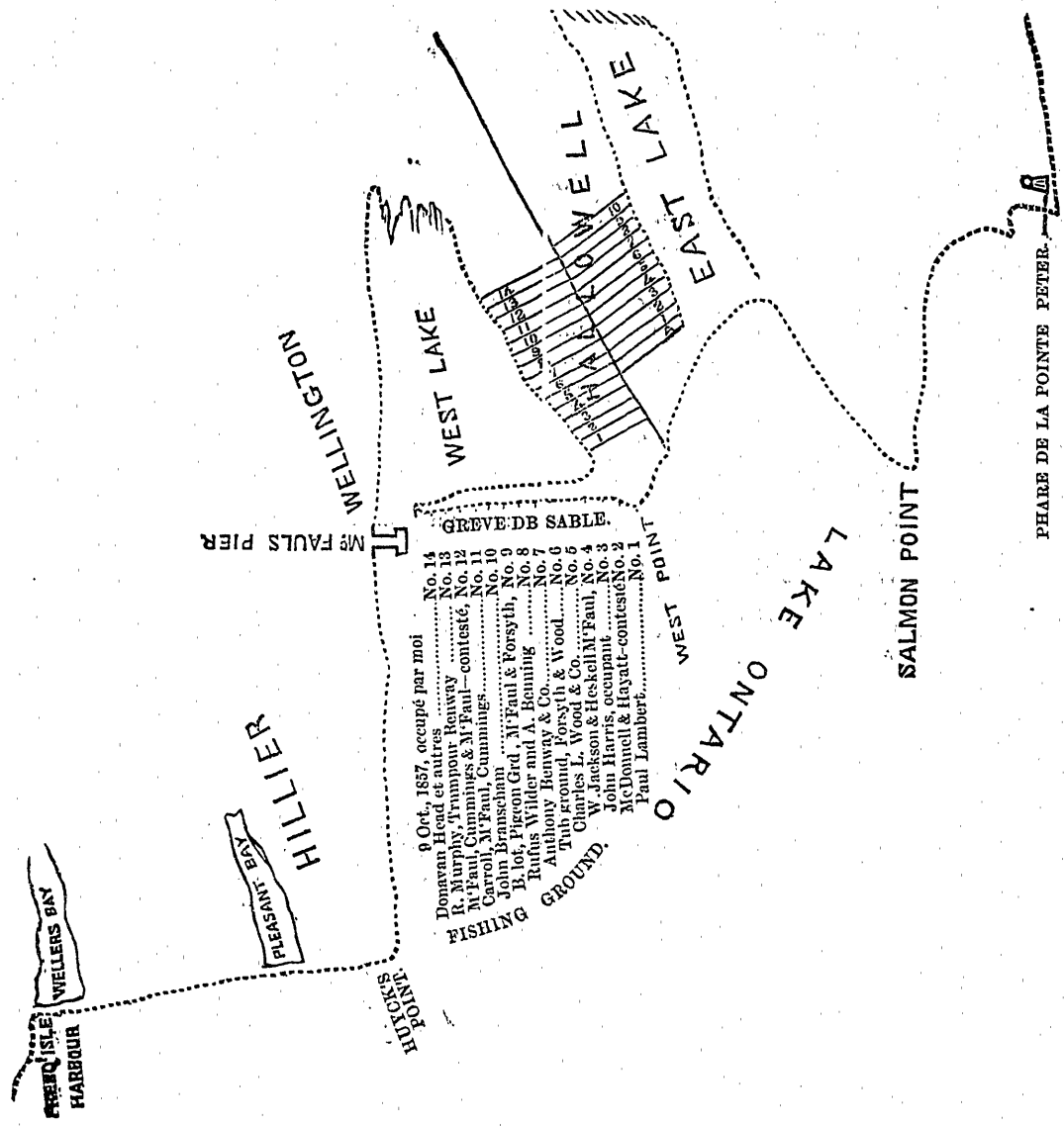
Ce qui précède a été pris publiquement à une grande assemblée, le 12 octobre 1857.

(Signé,)

ARCHIBALD McFAUL, J. P.
WILLIAM K. FORSYTH,
CHARLES McFAUL,
JOSEPH CUMMING,
SAMUEL BLAKELY,
ANTHONY A. BENWAY,

E. S. ROBLINS,
FULTON PALMER,
SAMUEL Mc_____
PATRICK CARROLL,
JOHN RILLIS,
WILLIAM HARRIS, inspecteur.

(A.)



NOTE.—Lawrence Murphy, qu'on représente comme ayant usurpé un droit sur le No. 12; (voir certificat B. à 10) m'informe que les occupants actuels ont fait entr'eux un dédit de £100 pour résister à tous autres pêcheurs qui tenteraient de pêcher dans cette limite, nonobstant quoi, lui, Lawrence Murphy, continue d'y pêcher.

(Signé,)

J. McC.

(D.)

Mémoire (par les soussignés,) des pêcheurs sur la rive Ouest du lac, Wellington, indiquant autant que possible le nom des personnes qui y occupent des pêcheries.

WELLINGTON, 9 octobre, 1857.

1. Terrain près de West Point, occupé par Paul Lambert; il n'a pas été pris beaucoup de poisson l'année dernière sur ce terrain; à venir jusqu'à présent cette année, il en a été encaqué 30 barils, de la part des hommes, ce qui est à peu près la moitié du poisson pris sur ce terrain.
2. Terrain occupé par Robert Macdonald, James Hyatt et autres; ce terrain est à peu près égal en valeur au premier, soit 50 barils.
3. Terrain occupé par John Harris et autres; ce terrain est égal en valeur au premier et au second.
4. William Jackson et Haskell McFaul eurent 20 barils pour leur part de seine l'année dernière, mais ils n'en ont pas tout à fait autant à l'heure qu'il est cette année.
5. Charles L. Wood n'a pas fait beaucoup cette année ni l'année dernière, mais c'est peut être sa propre faute; ce terrain n'est pas considéré d'une aussi grande valeur que les autres.
6. Terrain occupé par Anthony Benway et autres; ce terrain a donné environ 40 barils pour la part de seine l'année dernière, cette année environ 40 barils à venir jusqu'à présent.
7. Rufus Wilder et Benway, cette année à l'heure qu'il est, environ 40 barils pour la part de seine; l'année dernière ce terrain a produit à John Triple environ 80 barils.
8. John Branscham; ce terrain l'année dernière a donné pour la part de seine environ 14 barils, et cette année à l'heure qu'il est environ 25 barils.
9. Patrick Carroll, Charles McFaul, W. H. McFaul, Joseph Cummings, J. Wilder, et John Kellis; ce terrain a donné l'année dernière pour la part de seine 25 barils, cette année environ 10 barils.
10. C. McFaul, Joseph Cummings, W. H. McFaul et John Kemp; ce terrain a donné 100 barils l'année dernière, au filet, cette année, à l'heure qu'il est, environ 125 barils.
11. Richard Murphy, Henry Tinklepaugh et autres; ce terrain a donné au filet l'année dernière environ 125 barils, et cette année, à l'heure qu'il est, environ 200 barils.
12. David Donavan, Peter Head et autres; ce terrain a donné au filet l'année dernière environ 100 barils, et cette année, à l'heure qu'il est, environ 175 barils.

Nous, soussignés, certifions par les présentes, qu'ayant été requis par John McCuaig, écuyer, surintendant des pêcheries, de donner des informations touchant les terrains de pêche sur les rives du lac West, depuis West Point jusqu'à Wellington, les états ci-annexés sont aussi corrects que possible. Daté à Wellington, ce neuvième jour d'octobre 1857.

M. McCuaig ayant présenté à l'assemblée une communication de l'*Utica Herald*, de l'Etat de New York, en date du 7 septembre 1857, touchant les dites pêcheries, nous n'hésitons pas à dire que la communication est une exagération des faits.

(Signé,) ARCHIBALD McFAUL, J. P.,	HENRY TINKLEPAUGH,
JOSEPH CUMMINGS,	E. S. ROBLINS,
WILLIAM HARRIS, inspecteur,	WILLIAM HENRY McFAUL,
CHARLES McFAUL,	GILBERT P. DORLAND,
HIRAM WILDER,	SAMUEL W. FLAGLER,

APPENDICE V. (3.)

RAPPORT No. 3.

Procédant de West Point à Salmon Point, j'ai trouvé—soit, 7 stations de pêcheries, dont les noms suivent, savoir :

			Barils.
No. 1.—David McDonald, avec 2 seines a pris	2	.....	300
2.—A et E. Weeks, “	2	“	300
3.—Masting et Hicks, “	2	“	300
4.—Richard Jackson et Case, 4	“	.....	631
5.—Minard McDonald, 1	“	.....	150
6.—James Henelly, 2	“	.....	300
7.—Peter Huff, et ses 6 fils, 4	“	.....	500
Total.....			2481

Cet état embrace toute la prise des seines, la moitié revenant aux hommes étant comprise dans le nombre total des barils, la pêche étant conduite par les propriétaires des seines, avec leurs familles, qui ainsi s'assurent à eux mêmes toute la prise, et qu'on suppose être des trois quarts de poisson blanc et d'un quart de saumon, valant de 6 à 10 piastres le baril, respectivement.

Procédant de cette station, le long du bord du lac jusqu'à Long Point, ou Point Traverse, je visitai Soup Harbor, le Phare de Point Peter, Gulf Pond, et ainsi de suite jusqu'à l'extrémité de la Pointe mentionnée ci-dessus.

La Pêche se fait ici au moyen de rêts, que l'on tend au large dans le lac, le rivage étant si rocheux qu'on ne peut pas se servir de seines; et la quantité de poisson prise dans l'année 1856 est estimée, aussi près que possible, à 2,000 barils de poisson blanc, et 500 barils de saumon, que l'on encaque et envoie à Oswego en goëlettes, où on le vend de 6 à 7 piastres le baril pour le poisson blanc, et de 10 à 11 piastres pour le saumon. Chaque pêcheur a environ 200 verges de rêts, et un petit bateau, coûtant peut-être \$150 pour tout l'équipement, qui est manœuvré par trois ou quatre hommes. Je tiens cette information des gens de la côte, et non des pêcheurs, à qui il répugne toujours de donner des renseignements, quoiqu'on dise qu'ils réalisent des profits considérables de leurs opérations.

Je visitai ensuite les Ducks, ou l'île du Phare. Cette place était il y a bien des années, la principale pêcherie de saumon, et autrefois on en prenait de grandes quantités dans le cours des mois d'octobre et de novembre, mais ces dernières années elles ont beaucoup diminué, et il n'en a été pris que 18 barils en 1856. Tel est le dire de M. Joseph Sweetman, le gardien du phare, qui en a la charge et qui jouit du privilège de pêche par un ordre en conseil, en date du 31 mai, 1853.

Je visitai ensuite l'île adjacente de Timber, et le havre de Long Point, où il a été aussi pris 44 barils de saumon en 1856; de là je continuai le long du rivage jusqu'à Bull's Cove, petite pêcherie à 3 milles de la pointe, où je trouvai qu'il avait été pris 30 barils de saumon en 1856. Toutes ces pêcheries sont des pêcheries à la seine sur une petite échelle. De là en montant jusqu'à la baie de Prince Edward et après en avoir fait le tour, jusqu'à Mainaker's Landing, et à la résidence du percepteur des douanes, je trouvai qu'il avait été pris et expédié à Oswego, dans la saison de 1856, 346 barils de poisson, évalués à £630.

Continuant ma course dans cette direction jusqu'à l'embouchure de Black-Creek, et jusqu'à Woorpose et à l'île Orphan, et ainsi jusqu'à Upper Gap et à la tête de l'île Amherst et au Pigeon, il paraît avoir été pris à ces différentes stations environ 400 barils de saumon bien supérieur, et 100 barils de poisson blanc, qu'on prend à la seine et qui sert principalement à la consommation des habitants de l'endroit; je tiens ces renseignements d'un M. Wright, magistrat de

la côte et en même temps pêcheur, au dire duquel j'ai toute confiance. Ce poisson, s'il était mis en baril, rapporterait de 5 à 10 piastres le baril respectivement; il est en grande partie vendu à l'état frais, à tant la pièce, suivant la grosseur et la qualité.

Je retourne à présent à Picton, pour poursuivre mes recherches depuis le village de Wellington le long de la rive du Lac Ontario, jusqu'à Presqu'île.

Continuant de Picton à Wellington le 26 octobre 1857, je recommençai l'examen de la côte; de là me rendant à Hugh's Point et à Nicholson's Island, sur le bord du lac qui est très rocheux et très escarpé, la pêche se fait au moyen de rets, et l'on m'a dit que la prise de 1856 a été comme suit, savoir :

150 barils de saumon, à \$10.....	£375
150 do de poisson blanc à \$6	225

De cette station à la baie Pleasant et au fort du Bonnet, stations adjacentes à Nicholson's Island, les quantités sont comme suit :

James Pearson et George Cameron, avec deux seines :	
45 barils de poisson blanc à \$6	£66
28 do de saumon à 10	70
John Gerrow, au rets sur } le Bonnet, saumon.... } 50, 10	125

Continuant mon examen de cet endroit à Weller's Beach, le long de la côte du Lac jusqu'à Ball Héad, 27 seines, comme suit :

Hiram Squires et Woods	2 seines.
James Young et frères.....	2 "
John Hicks et Stapleton	2 "
Buchanan et Hikes	2 "
Wm. et Chas. Huyck.....	2 "
Bradshaw, Young et cie.,	4 "
Levitt, Clendinning et cie.,.....	2 "
E. et S. Wilkins.....	2 "
James Peck	1 "
William Levett	2 "
Charles Witney	2 "
E. et S. Wilkins	1 "
Levett et frères	1 "
Bryant et Sweet.....	1 "
James Young	1 "

On dit que ces 27 seines ont pris en moyenne chacune 70 barils de poisson qu'on dit être principalement du poisson blanc; mais d'après d'autres renseignements que j'ai obtenus des gens, je suis convaincu qu'il y en a une bonne partie qui est du saumon: ainsi je me crois justifiable d'estimer le tout à \$7 le baril, auquel cas les 27 seines, à 70 barils chacune, donneraient 1890 barils, ce qui à \$7 donnerait une valeur d'environ £3,307.

Cette grève ou langue de terre appartient au gouvernement et est située entre le lac Ontario et le lac Weller; l'estimation ci-dessus du poisson est considérée bien au-dessous de la quantité réelle. Les seines dont on se sert sur ces terrains sont de la plus grande dimension, mesurant de 8 à 100 rods de longueur, et environ 9 verges de hauteur, et on dit qu'elles coûtent chacune environ £90 et qu'elles durent, ainsi que les bateaux et les équipements, cinq ans, les sacs ayant à être renouvelés tous les trois ans.

De Ball Head à Presqu'isle.

Patrick Bryant.....	1	seine chacun.
Henry Bryant.....	1	“
William Church.....	1	“
James Wanemaker.....	1	“
Henry Bly.....	1	“
James Bly.....	1	“
John Bly.....	1	“
Henry Brooks.....	1	“
David Brooks.....	1	“
Wm. Brooks.....	1	“
Thomas Jakes.....	1	“
Samuel Cole.....	1	“
Charles Weller.....	1	“
Henry Huff.....	1	“
Chas. Chisholm.....	1	“
Henry Weller.....	1	“
Benjamin Young.....	1	“
Wm. H. Gerow.....	1	“
Silas Reynolds.....	1	“
Wm. H. German.....	1	“

 20 seines.

La moyenne pour chaque seine est d'environ 100 barils de poisson, égal à 2,000 barils, qu'on peut estimer à \$7, car il doit y avoir une partie de saumon parmi le poisson blanc, dont la pêche se compose principalement. Il a été expédié de cette station aux Etats-Unis, par le percepteur des douanes en 1846 :

Poisson pour la valeur de.....	£2,475	15	0
Par la côte.....	1,076	10	0
	<hr/>		
	£3,552	5	0

Ce qui fait voir que la part des hommes dans la prise du poisson, qui est de la moitié de la prise, n'est pas comptée du tout dans ce calcul, et c'est probablement le cas aussi pour toutes les autres pêcheries.

De Brighton, Colborne, et Grafton, comme suit :

Pêcheurs.	Moyenne de la prise mensuelle du 1er Mai à Novembre, soit six mois.	No. de barils pris à la seine.	Récapitulation.
Spencer Cole, seines	120	25,400 multiplié par 6 donne un total de 152,400 poissons, divisé par 120 poissons au baril, vous aurez 1,270 barils. Ajoutez 468 barils, égal à 1,788 bbls. Egal à £3041 10s. Le percepteur de Port Colborne a expédié en 1856, 562 bbls, évalués à..... £1046 10 0 Do do poisson en boîtes, valeur.... 2505 15 0 £3552 5 0
Hiram Cole, réts	800	.....
Spencer et Cole, seines	.....	48
Edward Ranoch, réts	1500	.....
A. Scott	1000	.....
John Bowden	1500	.....
Wm. Hynes	800	.....
Robert Bell	500	.....
Curnahan & Clark	1500	.....
John Blakely	1000	.....
Morris Moore	1000	.....
John Brown	1500	.....
Duncan K&aff	600	.....
Jas. & John Doyle	1600	.....
Jas. A. Smith	1000	.....
Jacob Smith	1000	.....
Thos. Brokenshire	900	.....
Jas. Maitland	900	.....
Wellington & Maxwell, réts	1500	.....
Cochran & Gilberts	1000	.....
David Redick	1400	.....
Geo. Tavidell	1000	.....
M. Suit Grave	900	.....
Hayward Wade	1000	.....
James Peck, seines	15	150	
H. & N. Huff	.....	150
John Cox, réts	1500	.....
Nombre Total de poissons.....	25400	468	

Pêcheries de Cobourg.

Comme ci-dessous, indiquant la prise moyenne de chaque pêcheur pour l'année 1856.

	Saumon.	Poisson bl.		
Timothy Wiseman.....	10	50	Le percepteur de ce port a expédié en 1856 du poisson frais en boîtes pour la valeur de £2230 15s.	
Jeremiah Loosee.....	10	50		
George Hunt.....	10	50		
Frederick Karr.....	10	50		
Walter McDonald.....	10	50		
John Brown	10	50		
Richard Geddy.....	10	50		
Dennis McDonald.....	10	50		
Nath. Bradshaw.....	10	50		
John Fitzgerald.....	10	50		
Frederick Jackes.....	10	50		
Total.....	110	550		
110 Barils de saumon à \$10 le baril		£275 0 0		
550 Barils de poisson blanc à \$6 le baril....		825 0 0		

Pêcheries de Port Hope.

	Saumon.	Poisson blanc.
Thomas Bessett	10	50
Henry Bessett.....	10	50
James Bessett.....	10	50
David Bessett.....	10	50
Total, barils		200
200 Barils de poisson blanc à \$6 le baril		£300
40 Barils de saumon à \$10 le baril.....		100

L'exportation de Cobourg démontre clairement l'inexactitude de l'assertion des pêcheurs.

Port Newcastle.

La pêche à cette station se fait au moyen de rêts et de filets, et les quantités prises—sous la direction d'un homme qui emploie huit hommes et garçons—sont comme suit :

Saumon,	3000 barils à 200 au baril...	15	.....\$10
Truite saumonée,	1500 " à 200 " " ..	7½	..... 10
Poisson blanc,	5000 " à 200 " " ..	25	..... 6
Brochet,	3500 " à 200 " " ..	17½	..... 7

Total, barils.....65 £118 15s.

Pêcheries de Port Union.

La pêche à cette station se fait au moyen de rêts, principalement par des gens de Toronto, avec environ 6,000 verges de rêts, dit-on, à 2s. 6d. la verge, et trois bateaux à £7 10 0 chacun. Ces pêcheurs continuent leurs opérations depuis juillet jusqu'à la fin de la saison, et leur prise est d'environ 300 truites saumonées, évaluées sur le marché de Toronto, où on les transporte tous les jours pour les vendre, à 2s 6d la pièce, et environ 100 poissons blancs par semaine, que l'on vend à 7½ d. la pièce.

En estimant la durée de la pêche à dix semaines, on aura une somme totale de £406 5 0.

J'ai eu tous ces renseignements de Mr. William Hethering qui réside à ces stations de pêche.

Aux pêcheries de l'isle de Toronto, conduites par un nommé David Ward et autres, on m'a donné les renseignements suivants: Ward me dit qu'après s'être consulté avec les autres pêcheurs de cette station importante, il croit que la quantité prise dans la saison de 1856 est comme suit :

3,334 truites, vendues à Toronto, à 2s. 6d.....	£416 15 0
1,677 poissons blancs, à 7½d... ..	52 1 10

Total.....£468 16 10

On prend aussi du hareng ici. Mais je n'ai pu me procurer aucuns renseignements sur la quantité probable; pourtant je suis certain qu'elle doit être considérable.

Pêcheries de Port Crêdit.

N'ayant point de données pour la saison de 1856, je ne saurais faire mieux que de m'en rapporter au dire de M. Stiles Stevens ainsi que du maître de station (J. Alanson, écr.) à cette station de pêche bien connue, qui tous les deux ont pris un grand intérêt à la protection des pêcheries. Ils disent qu'à partir de la pointe Marigold, quatre milles à l'ouest, à aller jusqu'à la rivière Etobicoke, quatre milles à l'est, il y a 14 pêcheurs, avec autant de bateaux, y compris la pêcherie de Crêdit, chaque bateau ayant de 2000 à 2500 verges de rets; ils disent que la prise de chaque pêcheur, en l'estimant au plus bas, est de 33,600 poissons; cette quantité multipliée par 14 donne 470,400, dont les deux tiers sont du saumon,

Egal à 313,600, à 2s. 6d.....	£39200	0	0
Un tiers, poisson blanc, 156,800, à 7½d.....	4900	0	0
	<u>£44100</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

Pêcheries d'Oakville et de Bronté.

Exploitées par les personnes suivantes, savoir :

Joseph Ward,	} Rets, seulement, 1000 verges chacun. Oakville, Truite, 50 barils à \$10. Bronté, Truite, 50
John Young,	
Thomas Thomas,	
— Piersey,	
Seth Conrad, et Thomas Sleigh.	
	• 100 à \$10.....£250.

GREVE DE BURLINGTON, s'étendant jusqu'à Wellington Square, et en descendant sur la côte sud du lac Ontario jusqu'à Grimsby; ces pêcheries sont exploitées par les personnes suivantes :—

Noms.	Hareng pris durant la saison de 1856 au moyen de seines à mailles fines.	Poisson blanc pris au moyen de grands rets, même saison.	Poisson blanc pris au réts dans la même saison.	Remarques.
Charles Curry	100000	4000	800	} Estimation—1,800,000 Harengs = 188,333 doz., à 6d.....£3958 6 6 76,000 petits poissons blancs, à 7½d..... 2375 0 0 10,400 gros poissons blancs, à 10d 416 18 4 Total, courant.... £6749 19 10
Frederick Curry	100000	4000	800	
Wm. Snooks	100000	4000	800	
John Livingstone.....	100000	4000	800	
Wm. McKinley	100000	4000	800	
Daniel McGuire.....	100000	4000	800	
John Tauf.....	100000	4000	800	
Wm. Palekins	100000	4000	800	
Thos. Armstrong.....	100000	4000	800	
Wm. Brown	100000	4000	800	
Big James	100000	4000	.....
N. Corry	100000	4000	.....
John Dynes	100000	4000	.....
George Snooks.....	100000	4000	.....
Benjamin Shirben	100000	4000	.....
John Baldry.....	100000	4000	800	
E. Corry	100000	4000	800	
James Waddle.....	100000	4000	800	
Benjamin Joice	100000	4000	.....
	1900000	76000	10400	

Le poisson de toutes descriptions ci-dessus est apporté tous les jours au marché d'Hamilton à l'état frais, où il se vend comme suit, savoir :—

Hareng à la douzaine, 7½d. la douzaine.
 Petit poisson blanc à 9d. la pièce.
 Gros poisson blanc à 1s. 3d. la pièce.

ETAT DES PECHERIES DE LA RIVIERE NIAGARA A PORT DALHOUSIE, tel que donné par Patrick McNamara, pêcheur qui réside à l'embouchure de la rivière Niagara, et tel qu'adopté à une assemblée des personnes qui suivent cette occupation, comme suit, savoir :

Noms.	No. de Seines.	Profit net annuel de chaque seine.	Nombre total de barils pour la saison.	Remarques.
Patrick McNamara	2	75	150	Pour réduire ceci en barils, dites— £3600 4 9) 14400 (1600 barils à \$9.
Walter Elliot	1	75	75	
Thomas Elliot	2	75	150	
James Arthur	1	75	75	
Noble Heath	1	75	75	
Jerry Daly	1	75	75	
Edward Bolton	1	75	75	
Mrs Petrie	3	75	225	
Edward Durham	1	75	75	
John Scott	1	75	75	
Peter Watts	1	75	75	
Ephraim Keaves	1	75	75	
	16	..	..

Pour faire comprendre plus clairement le cas, je dis—

16 seines à £75 de profit chacune.....	£1200
Ajoutez la moitié de la prise, égal à.....	1200
Produit des rêts, égal à la moitié de la prise à la seine, soit.....	1200
	£3600

Ce poisson se vend sans peine à \$9 le baril.—Voir marge.

Pêcheries de la Baie Quinté.

Depuis Picton, le long de la côte élevée nord-ouest du bras de la baie appelé Long Reach, jusqu'à l'église indienne dans le township de Tyendinaga, je n'ai trouvé aucune pêcherie digne de remarque. Ces années passées il se prenait un peu de poisson blanc au moulin de Roblin, sur cette route, mais la quantité en est si petite que ça ne vaut guère la peine d'en parler; continuant néanmoins le long de la rive nord-ouest depuis cette église indienne jusqu'à Norfolk, j'ai trouvé neuf stations de pêche où l'on prend du hareng; et plus loin depuis l'embouchure de la rivière au Saumon jusqu'à Belleville, j'ai trouvé sur les réserves du clergé et des sauvages une autre petite pêcherie de hareng; d'après les renseignements les plus dignes de foi que j'ai pu obtenir, il paraît qu'on prend annuel-

lement sur cette route jusqu'à la rivière Trent, environ 1500 barils de poisson, dont à peu près un tiers doit être du poisson blanc. Il y a quelques années, le saumon avait coutume de se trouver en abondance en automne dans les rivières Moira, Saumon, et Trent, mais il est disparu entièrement depuis longtemps pour être remplacé par de grandes quantités de brochets qui fréquentent ces localités en avril, pour y frayer, et à cette saison de l'année on en prend beaucoup sans difficulté, ce qui devrait être défendu ; soit donc :

1000 barils hareng, à \$5.....	£1250	0	0
500 " poisson blanc, à \$6.....	750	0	0
Total.....	£2000	0	0

Pêcheries du lac Erié.

Amherstburgh et les îles des environs. Il y a des pêcheries très considérables dans ces localités, que les habitants exploitent au moyen de rets et de filets. Un M. Thomas Saxton, un des principaux pêcheurs, m'a avoué qu'il avait pris 2,500 baril de poisson blanc, valant sur le marché de Détroit

\$10 le baril.....	£6,250	0	0
Et James Cousins, 120 barils à \$10.....	300	0	0
Et 15 barils de hareng à \$5.....	18	15	0
	£6,568	15	0

A la Pointe Pelée et aux îles adjacentes, on dit que les habitants des environs et des Américains de l'autre côté de la rivière, ont pris en commun, à la seine, au rets et au filet, comme suit :

150 barils valant à Détroit \$10....	£375	0	0
75 do hareng et brochet à \$5.....	93	15	0
40 do poisson blanc sur la petite île d'en bas, à \$10.....	100	0	0
	£7,137	10	0

ETAT de la quantité de poisson (truite et poisson blanc) prise et préparée sur les bords du lac Supérieur et d'une partie du lac Huron ;—indiquant aussi la quantité d'huile manufacturée aux pêcheries, durant l'année 1857.

Où pris.	Poisson—Nombre de Barils.	Huile—Nombre de Gallons.	Remarques.
Lac Huron, Ile Duck.....	2048	200	
Autres places sur le Lac Huron, nord-ouest de } Ile Manitouline.....	865	90	
Rapides du Sault Ste. Marie.....	520	10	
Lac Supérieur, Mamainse.....	250	6	
Ile Michipicoten.....	240	10	
Port Michipicoten.....	80	7	
Port Pic.....	40	6	
Fort William.....	733	56	
Total.....	4776	385	

Valeur de 4776 barils de poisson, au Sault Ste. Marie..... \$6 \$26656 0
 Valeur de 385 gallons d'huile..... 75c. 288 75

Total.....\$26944 75

M. Wilson, percepteur des douanes, a bien voulu me fournir l'état qui précède, suivant qu'il me l'avait promis auparavant.

J. McC.

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport et la récapitulation qui suivent des résultats de ma première visite des pêcheries des lacs Huron, Erié, et Ontario, avec les remarques qui se sont suggérées d'elles-mêmes à mon esprit relativement aux différentes espèces de poisson, telles qu'elles m'ont été fournies en nombre ronds par les pêcheurs, sans égard à leur nature ou à leur qualité, ainsi que ci-dessous mentionné, savoir :

Noms des stations de pêche.	No. de Barils.	Prix par Baril.	Montant.	Remarques générales.
<i>Lac Huron.</i>				
Sault Ste. Marie	1000	\$7	£ 1750 0 0	Truite et poisson blanc.
Ile de St. Joseph	750	7	1312 10 0	Ditto ditto
Manitoulines, (Grandes.)	2308	7	4039 0 0	Ditto ditto
Shebawannah	1000	7	1750 0 0	Ditto ditto
Club Island	300	6	450 0 0	Poisson blanc et hareng.
Horse-shoe et Isle de Coves.....	300	6	450 0 0	Ditto ditto
Owensound et Cap Croker.....	450	6	675 0 0	Hareng, poisson b. et truite
Cap Rich et Menford.....	250	7	437 10 0	Truite et poisson blanc.
Collingwood et Christian Islands.....	1000	7	1750 0 0	Ditto envoyé frais à Toronto
Penetanguishene et rive nord.....	750	7	1312 10 0	Ditto ditto
Cap Smith.....	300	6	450 0 0	Poisson blanc. et hareng.
South Bay et environs.....	800	7	1400 0 0	Truite et hareng.
Isles de la pêche, Saugeen Nord.....	3463	5	4135 5 0	Ditto ditto
Même localité, Saugeen Nord	2000	7	3500 0 0	Hareng.
Port Elgin	1500	5	1875 0 0	Truite et poisson blanc.
Ditto	500	7	857 0 0	Hareng.
Bay de Dart.....	100	5	125 0 0	Ditto
Inverhuron	100	5	125 0 0	Truite.
Ditto	50	10	125 0 0	Poisson blanc.
Ditto	75	6	112 10 0	Truite, poisson b. et hareng
Port Head et Stony Island	125	5	156 5 0	Hareng.
Ditto ditto	60	10	150 0 0	Truite.
Ditto ditto	40	6	60 0 0	Poisson blanc.
Kincardine	250	5	312 10 0	Hareng.
Goderich	2000	7	3500 0 0	Poisson blanc et truite
Bayfield	150	5	187 10 0	Hareng.
Rivière aux Sables.....	300	..	..	..
Kettle Point	100	..	..	..
Point Edward, réserve militaire.....	2000	..	..	..
Même station; Brochet, 100 ton., à \$40 le ton., égal au Hareng.....	800	..	..	..
Port Sarnia et Baby Point	2000	..	..	..
Wallaceburg, Walpole Isl'ds, et Lac St. Clair ..	1000	..	..	..
Port Windsor, sur le long de la rivière Détroit.	1467	..	..	..
Port R, Cap Hurd, et environs	428	..	..	..
Ditto ditto	124	..	..	Truite } Envoyé en ch. Poisson b. } de f. à Toronto [dans des boîtes [avec de la glace.
<i>Lac Erié.</i>				
Amherstburg, et les îles autour de la tête du Lac, jusqu'à l'île de Pointe Pelée.....	2500	10	6250 0 0	Poisson blanc.
James Cousins, seul	120	10	300 0 0	Ditto
Ditto ditto	15	5	18 15 0	Hareng.
Ile de Point Pelée, et autres îles autour	150	10	375 0 0	Poisson blanc.
Ditto ditto ditto	75	5	93 15 0	Hareng et brochet, mélé.
Little Island.....	40	10	100 0 0	Poisson blanc.
<i>Lac Ontario.</i>				
Wellington Beach, Prince Edward, pêcheries } du lac Est, à l'ouest de Salmon Point. ... }	2481	6	3721 10 0	} Supposé quart de saumon, balance poisson blanc.
De Salmon Point à Pointe Traverse.....	2500	10 & 6	4250 0 0	Sau., 500; poisson b., 2,000.
Ile du phare, ou Ducks.....	18	10	45 0 0	Saumon.
Timber Island	44	10	110 0 0	Ditto.
Bull's Cove.....	30	10	75 0 0	Ditto
South Bay.....	344	6	519 0 0	Ditto et poisson blanc.
De Black Creek à Amherst Island.....	500	10 & 6	1150 0 0	400 lbs. saum. 100 lbs. p. b.

PÊCHERIES des lacs Huron, Erié et Ontario, etc.—*Suite.*

Noms des stations de pêche.	No. de Barils.	Prix par Baril.	Montant.			Remarques Général.
			£	s.	d.	
<i>Lac Ontario.—(Suite.)</i>						
De Wellington Village à Nickerson's Island, } Huyck's Point, et Pleasant Bay. }	300	10 & 6	600	0	0	} Moitié Saumon et moitié poisson blanc.
Grève de Pleasant Bay jusqu'à l'isle du phare adjacente	122	10 & 6	244	0	0	Ditto ditto
De Pleasant Bay à Bull Head	1390	6	2835	0	0	Principalement poisson bl.
De Bull Head à Presqu'Isle	2000	6	3000	0	0	Ditto ditto
Pêcherie de Brighton et Colborne	1738	6	2607	0	0	Ditto ditto
Pêcheries de Grafton et Cobourg	550	6	825	0	0	Poisson blanc.
Ditto ditto	110	10	275	0	0	Saumon.
Pêcherie de Port Hope	200	6	300	0	0	Poisson blanc.
Ditto ditto	60	10	100	0	0	Saumon.
Pêcherie de Port Newcastle	22½	10	56	5	0	Ditto
Ditto ditto	17½	5	21	17	6	Brochet.
Ditto ditto	25	6	37	10	0	Poisson blanc.
Port Union, 3,000 Saumons, à 2s. 6d. ....	..	..	375	0	0	Vendu frais sur le m. de T.
Ditto 1,000 poisson blanc à 7½d. ....	..	..	31	5	0	Ditto ditto
Ile vis-à-vis Toronto, Sau. 3,334. et Tr't. à 2s. 6d. ....	..	..	416	15	0	Ditto ditto
Ditto ditto 1,666 poisson bl., à 7½d. ....	..	..	52	1	3	Ditto ditto
Pêch. de Pt Credit, 313,600 Sau. et Tr't. à 2s. 6d. ....	..	..	39200	0	0	} Expédié à plusieurs pla-
Ditto ditto 156,800 poisson bl., à 7½d. ....	..	..	4900	0	0	} ces, frais, pour vente.
Onkville et Brouté	100	..	..	..	..	Saumon.
Grève de Burlington .....	..	..	6750	0	0	Poisson blanc et Harengs.
De la Rivière Niagara à l'ort Dalhousie .....	..	9	3600	0	0	Poisson blanc.
Pêcherie de la Baie Quinté	1000	5	1250	0	0	Harengs.
Ditto ditto	500	6	750	0	0	Poisson blanc.
Valeur totale .....	..	..	£117431	18	9	

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES.

En suggérant les mesures de protection les plus nécessaires pour empêcher que les pêcheries ne se détériorent davantage, et, s'il est possible, pour les restaurer à leur état primitif de production, j'ai été guidé par mes propres observations et par les renseignements que j'ai recueillis durant mes visites aux différentes stations de pêche. J'ai particulièrement donné mon attention aux différentes méthodes de pêcher, auxquelles on a recours pour prendre le poisson, aux personnes engagées à la pêche dans les pêcheries, et aux saisons de l'année auxquelles elles sont exploitées.

La pêche du hareng, à cause des petites mailles des filets, est très destructive pour les jeunes poissons, tant du saumon, de la truite saumonée que du poisson blanc. Des myriades de petites poissons, de pas plus de deux pouces et demi à trois pouces de longueur, se prennent dans les seines au hareng, et c'est ainsi qu'en exploitant la moins profitable de nos pêcheries, nos eaux se dépeuplent rapidement de notre poisson le plus précieux et le plus noble. Je dois donc, pour ces considérations, recommander de faire cesser l'usage des seines au hareng. La perte qu'il en résulterait dans les pêcheries au hareng serait, considèret-on, bien faible en comparaison du gain immense qui en découlerait en laissant le saumon, la truite saumonée et le poisson blanc atteindre le poids de quelques livres au moins avant de l'enlever à leur élément naturel.

Il me semble que, dans l'intérêt général des pêcheries, on ne devrait employer de seines à mailles plus petites que deux pouces carrés. Les pêcheurs eux-mêmes, si une telle mesure était mise en force, ne pourraient en souffrir immédiatement une grande perte, parcequ'ils peuvent, en toute saison de l'année, se servir de la ligne à l'hameçon et du rêts; les avantages qui en résultent

teraient plus tard pour la province, en mettant strictement en force quelques règles de cette nature relativement à nos pêcheries, pour les restaurer à leur état primitif de production, devrait faire passer par dessus tous inconvénients temporaires.

CONCLUSION.

J'ai rencontré les plus grandes difficultés à recueillir les renseignements nécessaires propres à servir de base à aucunes suggestions, quant au temps que la pêche à la seine devrait être défendue. La saison du frai pour la truite saumonée et pour le poisson blanc s'étend depuis le milieu d'Octobre jusqu'à Décembre. Ce serait cependant bien dommage de laisser prendre ou de tuer le poisson au moins un mois avant la période ci-dessus mentionnée et dans le temps qu'il est à la veille de déposer ses œufs. Je recommanderai donc que l'usage de la seine soit défendue depuis le 15 sept. jusqu'à la première semaine de déc.

Les moyens auxquels il faudrait avoir recours pour faire respecter une loi qui serait basée sur ces suggestions, peuvent paraître d'abord un peu couteux si l'on veut qu'il soient efficaces, mais à la fin ils seraient moins dispendieux. Pour s'assurer quelque chose de semblable à une surveillance convenable, il faudrait avoir aux stations les plus importantes un bon bâtiment croiseur ainsi que des inspecteurs de poisson. Ces inspecteurs sont d'autant plus nécessaires que le poisson ne rapporte qu'un bas prix sur le marché à cause du manque de soin qu'on apporte aujourd'hui à sa préparation. Ces inspecteurs, en étant payés par les personnes qui les emploieraient pour encaquer et préparer le poisson d'une manière convenable, comme on le fait pour le lard, le bœuf, la potasse et la fleur, etc., avec une petite allocation additionnelle du gouvernement pour surveiller les pêcheurs, pourraient alors se rendre compte de tout le poisson pris par les pêcheurs et en faire rapport de la quantité au surintendant, pour l'information générale du gouvernement.

La valeur actuelle des pêcheries des lacs, comme il est dit ailleurs, est portée à environ \$500,000. C'est là, je suis certain, une estimation bien trop basse, car il y a encore une partie du lac Érié et presque tout le lac Supérieur qui n'ont pas été complètement examinés. Quelles que puissent être aujourd'hui ces pêcheries, il n'y a pas de doute qu'une surveillance judicieuse en ferait bientôt doubler le produit.

Voici donc les recommandations que, dans l'intérêt des pêcheries, je crois devoir suggérer :

1o. Que pour les protéger d'une manière convenable il faudrait amender l'acte des pêcheries. La cinquième section devrait s'appliquer à tous les sujets de sa majesté résidant dans la province, mais personne à part eux, directement ou indirectement, ne pourra, etc.

2o. Qu'il ne soit fait usage de filets dont les mailles auront moins de deux pouces carrés.

3o. Qu'on pourra faire usage de la ligne à l'hameçon et de rets en tout temps, excepté durant la saison du frai.

4o. Qu'il y ait un vaisseau à voile pour protéger les pêcheries, principalement dans les lacs d'en haut.

5o. Qu'il soit nommé des inspecteurs de poisson à toutes les principales stations et ports de pêche.

6o. Que tout contrevenant à ces dispositions de l'acte soit passible d'une pénalité de pas moins de £50.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,

JOHN McCUAIG,

Surintendant des pêcheries du H. C.

A l'honorable

Commissaire des terres de la couronne, Toronto.

APPENDICE S.

RAPPORT

SUR LA

COLONISATION DANS LE BAS-CANADA,

Pour 1857,

PAR

T. BOUTILLIER,

INSPECTEUR DES AGENCES

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin de Kinogami.

Conducteur, JEAN-BAPTISTE GAUDIN.

Balance de l'appropriation de 1856.....	\$1491 90
Montant approprié en 1857.....	1600 00
	\$3091 90
Montant payé	3082 89
	\$ 9 01

Ce chemin commence au Rapide des Roches et doit se terminer à Metabetchuan au Lac St. Jean, distance d'à peu près trente-huit à quarante milles.

A peu près 24 milles de ce chemin sont maintenant ouverts ; de ces 24 milles, 3 milles et 13 arpents l'ont été en 1857 et sont propres au roulage.

De cette dernière partie de 3 milles et 13 arpents, 3 milles et 6 arpents ont été parachevés dans le township Labarre et 7 arpents l'ont été dans Carron.

Du point de départ, savoir, le Rapide des Roches, jusqu'à la distance de dix milles, le chemin n'est pas achevé, mais tout le reste est praticable pour les voitures d'été.

Le coût de ce chemin a été, en 1857, de \$428 par mille, sans y comprendre les ponts.

Deux grands ponts ont été construits en 1857 : un de 195 pieds et l'autre de 95 pieds de long, outre 66 autres de petites dimensions. Le pontage de tous ces ponts réunis est de 553 pieds ; le coût en a été de \$567 12 centimes. Il en reste encore un à faire sur la Belle Rivière dont le coût n'excèdera pas la somme de \$200, mais il ne doit pas être perdu de vue qu'il y a encore des ponts considérables, sur les rivières Chicoutimi, Des Sables et Kaskouïa. M. Gaudin croit que les frais de construction de ces ponts s'élèveront à pas moins de \$10,000. Quoique ces ponts doivent être dispendieux, ils n'en doivent pas moins être construits si l'on veut donner à ce chemin une utilité réelle et complète.

Entre le point où les ouvrages ont été terminés et Metabetchuan, terme du chemin tel que projeté, distance d'à peu près 15 milles, le terrain est assez uni et, à l'exception de quelques endroits en savane, est très propre à la culture.

Toutes les terres de chaque côté de la ligne sont prises, et les colons attendent l'ouverture du chemin pour venir s'y placer. "A mesure," ajoute M. Gaudin, "que l'ouverture du chemin avance, les terres sont défrichées etensemencées."

A environ 15 arpents du chemin (M. Gaudin a oublié de préciser exactement le local, mais je pense que c'est entre Hébertville et Métabetchuan,) il y a un pouvoir d'eau qui paraît être considérable sur lequel un moulin à scie est en voie de construction.

M. Gaudin pense qu'il faudrait une somme de \$10,000, outre une pareille somme déjà mentionnée pour les ponts sur les rivières Chicoutimi, Des Sables et Kaskouïa, pour compléter le chemin jusqu'au lac St. Jean.

Les renseignements suffisants manquent à M. Gaudin pour qu'il puisse donner un état correct des progrès de la colonisation dans le comté de Chicoutimi, mais il affirme que dans les townships que traverse le chemin, la population y augmente rapidement.

Dans les environs d'Hébertville, au-delà du lac Kinogami, dans le township Labarre, plus de trente nouveaux colons se sont établis dans le cours de l'an dernier, et beaucoup d'autres des comtés de l'Islet et de Kamouraska se proposent de s'y établir cette présente année.

Telle est la bonne opinion qu'ont les colons du sol et du climat du Saguenay que, à six lieues au-delà de Métabetchuan, situé sur la rive du lac et au 48° 30' de latitude, plus de quarante familles s'y sont déjà fixées et attendent avec anxiété la complétion de voies de communications.

Deux nouveaux townships, dans cette partie du comté de Chicoutimi, ont été dernièrement arpentés et deux autres le seront probablement sous peu de temps.

Les grains cultivés dans les environs de Métabetchuan sont d'une meilleure qualité et produisent plus qu'en toute autre partie du comté; le climat y est plus doux et plus favorable.

La cécydomie (mouche à blé) n'a fait aucun dommage dans ces nouveaux établissements.

Le blé à Hébertville, township Labarre, a produit trente pour un, et sur le bord du lac St. Jean, il a donné, terme moyen, quarante pour un. Les autres grains ont produit en même proportion. La récolte en général, dans le comté de Chicoutimi, sera plus que suffisante pour les besoins des colons.

La première gelée qui aurait pu être nuisible à la végétation des grains et des légumes n'est survenue dans la partie supérieure du comté de Chicoutimi dans l'automne de 1857, que le 20 octobre, et les récoltes étant terminées, elle n'a pu faire aucun dommage.

Les patates y sont venues en abondance et nullement attaquées de maladie. Il y a maintenant un prêtre résidant à Hébertville.

La valeur de la propriété foncière située dans les townships habités, dans le comté de Chicoutimi, a presque doublé depuis 4 ou 5 ans.

Ce qui précède se rapporte à la partie supérieure du comté de Chicoutimi et est extrait d'un excellent rapport que m'a fait M. Gaudin, conducteur des travaux du chemin de Kinogami.

Quant à la partie inférieure du comté, je dois à l'obligeance de M. Price, M. P. P., qui en toutes occasions m'a été un auxiliaire des plus utiles, dans tout ce qui a rapport à la colonisation du Saguenay, etc., les renseignements intéressants et pratiques qui suivent :

Notes sur les récoltes à Chicoutimi, comté de Chicoutimi, par D. E. Price, écr., M. P. P.

Blé:—a été semé en beaucoup plus grande quantité que l'an dernier, la récolte en a été bonne, nullement attaquée de rouille ou de charbon, et très légèrement attaquée par la cécydomie.

Blé seigle:—semé en abondance, a produit beaucoup, la mouche à blé a attaqué le grain de seigle légèrement comme celui du blé, en quelques endroits seulement.

Seigle:—semé en grande quantité cette année et a produit une excellente récolte.

Avoine:—semé en trop petite quantité, mais elle a donné un produit abondant et d'excellente qualité.

Orge:—sur les terrains labourés, la récolte en a été bonne, aussi bien que sur ceux qui ont été brûlés de bonne heure au printemps; mais sur les terres neuves ensemencées plus tard, la récolte en a été faible, en conséquence de la sécheresse du mois de juin. En somme, la récolte n'en est pas abondante. On a remarqué que la cécydomie (mouche à blé) en a attaqué le grain, comme celui du blé et du seigle.

Patates:—récolte très abondante, jamais elle n'a été meilleure, a produit de 200 à 450 minots par arpent, aucunement affectée de maladie.

Navets:—peu cultivés ici; ce que j'en ai semé a été détruit par les mouches (pucerons).

Foin:—peu abondant, ayant été endommagé par les pluies de l'hiver dernier.

Notes sur le climat.

“ Premiers grains semés.— Des pois ont été semés le 23 avril, et le 28 du même mois on a commencé à labourer; les semences se faisaient généralement du 28 avril au 1er mai. Une gelée très faible est survenue à la fin d’août, mais perceptible seulement sur le bord des savanes. Les tiges de patates n’ont perdu leur verdure qu’à la fin d’octobre et aucun grain n’a souffert de la gelée. La terre n’est pas encore gelée (le 12 novembre 1857,) et les labourages se continuent où la terre est bien égouttée; la pluie ayant été considérable depuis le mois de septembre. Jusqu’à ce temps, 12 novembre 1857, la terre n’a été que deux fois blanchie par la neige, qui a disparu chaque fois six heures après sa chute.

“ Le tonnerre et les éclairs ont été très fréquents pendant toute la saison et dans le dernier mois (octobre) en trois différents temps, et le 5 du présent mois (novembre) nous avons eu beaucoup de tonnerre très fort et des éclairs accompagnés de pluies très abondantes.

“ J’ai fait labourer jusqu’à ce jour, 12 novembre 1857, 250 arpents de terre, et j’espère en faire labourer cinquante autres.”

Ces renseignements confirment tout ce qui a été dit précédemment sur la douceur du climat dans le territoire du Saguenay.

Et j’ai dû les citer non seulement pour justifier les dépenses qui ont déjà été faites pour ouvrir ce magnifique pays à la colonisation, mais pour démontrer la certitude des avantages qu’offre ce vaste territoire à la colonisation.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la rivière Dumoulin construit avec le concours et sous la surveillance du conseil municipal du township de Chicoutimi.

Balance restant des appropriations	\$578 22
Montant payé	532 00
	46 22
Balance restant.....	\$ 46 22

Le conseil municipal de Chicoutimi ayant nommé MM. Alexis Tremblay et O. Bossé pour examiner le pont dont la construction a été entreprise par M. Narcisse Antil dit St. Jean et lui faire rapport, m’a transmis leur dit rapport, daté du 20 octobre dernier, par lequel il appert que la construction de ce pont a été faite d’une manière satisfaisante et qu’il ne restait que peu de chose à faire pour le compléter.

Ce pont a été livré à l’usage public depuis quelques mois déjà.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemins de Simard, Tremblay et Harvey.

Montant approprié en 1857..... \$600 00

Comme il n’existait aucun tracé de ce chemin, Edmond Duberger, écrivain, arpenteur, a été chargé de faire les explorations nécessaires et de le tracer sur le terrain. Cette opération a été faite d’une manière satisfaisante et les travaux d’ouverture commenceront dès que la saison le permettra.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin de Sydenham.

Montant approprié en 1857.....	\$1,100 00
“ payé.....	1,100 00

Ce n'est qu'en 1857 que l'amélioration et le prolongement du chemin Sydenham ont été commencés. Il en a été ouvert 52 arpents et 8 perches, dont 29 arpents et 7 perches sont propres aux voitures d'hiver seulement, et 23 arpents et 1 perche aux voitures d'été.

Ce qui a été parachevé a coûté \$1004 le mille,—ce qui doit paraître élevé ; mais je dois faire remarquer que ce chemin traverse une savane très difficile à égoutter. Dans le but de l'assécher, M. Duberger a dû creuser, outre les fossés latéraux, des décharges très profondes et coûteuses et sans lesquelles il eût été impossible de faire un égout efficace. L'une de ces décharges n'a pas moins de 5½ pieds de profondeur. L'extrait suivant du rapport de M. Duberger, du 11 septembre dernier, fera voir les difficultés et les obstacles qu'il a eu à vaincre pour assécher cette savane, et faire un chemin solide et durable, et rendre en même temps les terres adjacentes au chemin susceptibles de culture.

M. Duberger dit dans un de ses rapports :

“ Depuis que les colons et autres voient que ce chemin, qu'ils croyaient pour toujours impraticable, va devenir non seulement très beau, mais qu'il devra même contribuer à l'assèchement des terres adjacentes, ils se disputent avec acharnement les lots situés de chaque côté du chemin.

“ Le sol de la savane à travers laquelle doit passer le chemin Sydenham, est de terre végétale (terre noire ou tourbe) d'une épaisseur variable, le sous-sol est de glaise bleue et conséquemment très recherché par les colons.

“ Dans le premier rang N. E. du chemin Sydenham, les lots Nos. 7 et 8 ont chacun des lacs d'eau salée ; un d'environ quatre arpents de circonférence et l'autre que quelques perches. J'ai transmis des spécimens de cette eau salée à Sir W. Logan.

“ Pour compléter le chemin Sydenham (selon moi), il faudrait encore \$1600 pour pouvoir le parachever.

“ Je n'ai fait aucune remarque sur les gelées : je crois qu'elles n'étaient ou qu'elles n'ont pas été remarquables.

“ Dans le township Mésy, il y a une nouvelle chapelle et un prêtre y réside depuis l'automne dernier, et dans trois ou quatre townships, des sites d'églises ont été établis par les autorités ecclésiastiques.”

M. Duberger croit que depuis six ans la valeur de la propriété a doublé.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la Rivière à Mars, construit avec le concours et sous la surveillance du conseil municipal du township de Bagot.

Balance restant des appropriations.....	\$312 12
Montant payé.....	12 00
Balance restant.....	\$300 12

Je prends la liberté de vous référer à ma lettre du 30 juillet dernier, relativement à ce pont.

COMTÉS DE SAGUENAY ET CHARLEVOIX.

Chemin de la rivière Noire à l'embouchure du Saguenay.

Montant approprié en 1857..... \$600 00

Cette somme a été appropriée par un ordre en conseil daté du 21 novembre dernier et sur des représentations faites par des personnes connaissant les lieux et les besoins locaux, il a été jugé que l'emploi de cette somme se ferait avec beaucoup plus d'économie et d'avantage au printemps prochain.

COMTÉ DE CHARLEVOIX.

Chemin de Settrington et DeSalles.

Montant approprié en 1857..... \$400 00

Des personnes compétentes auxquelles je me suis adressé pour avoir des renseignements sur la location de ce chemin et savoir s'il serait nécessaire de faire faire une exploration préliminaire, ont exposé que la saison était alors trop avancée, dans le temps où il a été possible de s'occuper de ce chemin (15 sept.) pour procéder avec avantage, et elles ont demandé que ces travaux fussent remis à l'été prochain.

COMTÉS DE CHARLEVOIX ET DE CHICOUTIMI.

Chemin de St. Urbain à la Grande Baie.

Conducteurs : BONIFACE CIMON et THELESPHORE FORTIN.

Montant approprié en 1855 \$ 800.00

" " en 1857 2400.00

3200.00

Montant payé 2887.20

\$ 312.80

Maintenant que l'attention publique, celle surtout des amis de la colonisation, est fixée sur le vaste et important territoire du Saguenay, toute information, tout renseignement qui tendent à en faire connaître la valeur, sont accueillis avec le plus vif intérêt ; et l'excellent rapport que m'ont fait Messieurs Cimon et Fortin sur l'important chemin dit " de St. Urbain à la Grande Baie," contenant des informations aussi nombreuses qu'utiles, je pense ne pouvoir mieux faire que d'en reproduire ici une grande partie.

" La longueur de chemin ouvert par nous," disent Messieurs Cimon et Fortin, " durant la saison qui vient de s'écouler, est de 10 milles et quelques arpents, et " fait de manière à y passer très confortablement avec toute voiture quelconque " et ce indépendamment d'une simple ouverture que nous avons faite dans la " partie de ce chemin restant à faire, donnant une longueur de plus de 35 milles " ou environ. Ce qui a été fait par nous dans les quatre dernières années, savoir : " en l'été 1854, comprend 16 milles de longueur.

" Comme nous venons de le dire, l'étendue de chemin simplement ouvert est " de 35 milles, et celle qui a été parachevée est pour toutes voitures d'été, " de 10 milles et quelques arpents. Cette dernière partie est bien praticable

“ ce qui, joint à ce qui a été fait précédemment, donne une étendue de bon chemin d'été de plus de 26 milles. L'autre partie n'est praticable que pour les voitures d'hiver; néanmoins, vu la facilité et la régularité du terrain dans toute cette partie de chemin simplement ouverte en chemin d'hiver, nous pouvons assurer que de légères voitures d'été peuvent y passer sans danger et avec assez d'avantage.

“ L'étendue de ce chemin tant ouverte que complétée par nous, se trouve en tout et partout sur le domaine et les terres de la couronne.

“ Aucune partie de ce chemin n'a été donnée à faire par contrat.

“ Le point de départ de notre ouvrage dans la partie du chemin que nous avons parachevé dans le cours de la saison dernière, a été au terminus de notre ouvrage fait en 1854, à l'endroit appelé “ Lac à la Galette,” et a été ainsi par nous complété jusqu'à un mille et quelques arpents au-delà de la rivière Malbaie. La partie qui n'a été que simplement ouverte en bon chemin d'hiver, comprend depuis ce dernier point jusqu'aux premières habitations de la Grande Baie.

“ Le coût moyen de chaque mille du chemin parachevé, exclusivement des ponts, est de \$160.

“ Le nombre de ponts que nous avons faits dans la partie du chemin parachevé est de neuf, variant depuis 7 à 50 pieds de longueur; ils peuvent avoir coûté en total \$240.

“ Le nombre des pontages que nous avons faits est de trois, donnant une longueur en total de 613 pieds, indépendamment de bien des *fascina*ges que nous avons faits soit pour niveler le chemin, ou pour servir à le consolider en plusieurs endroits.

“ Le coût de ces pontages peut s'élever à la somme de \$320. Pour rendre ce chemin mieux praticable et surtout plus durable, il en resterait encore à faire dans quelques parties du dit chemin. Nous croyons ici devoir faire remarquer que cette estimation en total est en dehors du chiffre de la dépense, qui s'élève à \$620.85, faite à l'ouverture du reste du dit chemin, comme nous l'avons expliqué et désigné plus haut.

“ Ce chemin n'a pas été verbalisé ni été mis sous le contrôle des autorités municipales.

“ Le sol à travers lequel passe ce chemin est en général, quoique le terrain adjacent à ce chemin soit aussi généralement accidenté, d'une assez bonne qualité. Le bois, surtout dans la partie que nous avons dernièrement travaillée, est d'épinette rouge et noire et autres espèces de bois mou. Ce bois d'épinette qui y domine est partout très beau et très long. Mais rien n'est à comparer à celui qui croît dans les forêts par où passe aussi ce chemin, comprenant depuis le petit lac Ha! Ha! à aller jusqu'à environ sept milles des premières habitations de la Grande Baie. C'est surtout au grand lac Ha! Ha! et dans ses environs (endroits que nous avons déjà eu occasion de signaler à votre attention) que le bois, qui y est mêlé de bois franc et de bois mou, est remarquablement beau et d'une pousse à surprendre la vue. C'est aussi surtout dans cette partie que la nature du sol y est d'une qualité supérieure. Il n'y a nul doute que toute cette bonne terre sera mise en culture du moment que le chemin sera complété, surtout si le gouvernement s'occupait de cette partie de bons terrains, en le divisant par townships et en le faisant arpenter.

“ Dès le printemps prochain, quelques personnes que nous avons employées se proposent de faire autour du lac Ha! Ha! quelques défrichements, pour y semer plus tard et s'assurer d'avance un droit de préemption. Dans l'intérêt de la colonisation, et dans la vue de venir en aide au surcroît de notre population, nous croyons devoir vous recommander particulièrement cette localité, en vou-

“ lant bien vous-même la signaler comme importante à l’attention de notre gouvernement.

“ Il est constant que dès que ce chemin sera complètement parachevé, un bon nombre de cultivateurs seront engagés à former des établissements, et que la colonisation sera en meilleure voie de progresser, à raison de la facilité avec laquelle on pourra communiquer des vieux aux nouveaux établissements. Nous devons de plus faire remarquer que ce chemin, en facilitant les établissements agricoles, aura incontestablement l’effet de produire d’immenses avantages, en facilitant de même le commerce et l’expédition de toutes les affaires en général, par l’accès facile que produira cette voie de communication, surtout pendant l’hiver, avec le comté de Charlevoix et la cité de Québec. La construction et réparation de certains logements qui ont été faits tout dernièrement le long de cette voie, vont contribuer grandement à en faciliter et en assurer le passage. Aussi aimons-nous à vous dire, à l’appui de nos prévisions, que depuis cette saison d’hiver commencée, ce chemin est sans cesse fréquenté et tellement qu’il est dit à juste titre que c’est un va-et-vient continu. Nous ne devons pas non plus passer sous silence que ce chemin est bordé de différents lacs, qui, par la quantité de truites qui y abondent, et les immenses prairies qui y sont formées autour par les anciens travaux des castors, sont et ne pourront être que très utiles pour le passage des voyageurs, et sont déjà d’un grand secours pour la classe indigente de notre population agricole.

“ Indépendamment de tous ces avantages la chasse y est fructueuse et sert grandement depuis que ce chemin est praticable, à soutenir et soulager ceux surtout qui ne se trouvent pas dans des circonstances heureuses.

“ Il n’y a nul doute que dès que ce chemin sera complètement parachevé toute la partie de bons terrains qui se rencontrent du lac Ha ! Ha ! à la Grande Baie ne pourra être qu’avantageusement colonisée, surtout si le gouvernement la divise par townships et la fait arpenter, comme nous venons de le déclarer. Vu les avantages généraux qui devront découler de cette communication, dès quelle pourra être fréquentée facilement dans toute son étendue, non seulement la colonisation y gagnera, mais aussi le commerce. Un bon nombre de cultivateurs seront engagés à former de nouveaux établissements tant auprès de ce chemin que dans les nouvelles habitations du comté de Chicoutimi où il conduit. La paroisse de St. Urbain, où commence ce chemin, en donne une preuve, à raison de ce qu’un grand nombre de terres avaient été abandonnées par cause de leur isolement en partie et du manque de communication facile ; maintenant elles ont été reprises et mises en culture ainsi que bien d’autres terres nouvelles situées près de ce dit chemin.

“ Les bois propres aux constructions rurales ont déjà été exploités, ainsi que celui propre au commerce, mais ce n’est qu’au point de départ du dit chemin. Il en reste encore qui sera bien propre aux constructions rurales, et suffisamment, nous croyons, pour répondre à ce besoin pendant bien des années dans cette localité.

“ La mouche à blé dans les nouvelles terres ensemencées n’a pas causé apparemment de dommages au grain, bien qu’elle ait continué à faire ses ravages dans nos paroisses, au blé et au seigle, mais avec moins d’intensité que ces années dernières. Nous ne pouvons préciser au juste et dire en quel temps et lieu les premières gelées se sont fait sentir, ne l’ayant pas observé.

“ Il est incontestablement connu que la patate dans les terres nouvellement défrichées ainsi que celle mise en terrain sec, n’est pas atteinte de la maladie dont elle est en général attaquée depuis nombre d’années dans nos campagnes.

“ La somme que nous jugeons nécessaire pour compléter et parachever ce chemin tel qu’il est commencé serait à peu près \$8,000. Une somme de \$3,200,

“devrait de plus être ajoutée pour construire deux grands ponts : un sur la rivière
 “Malbaie et un autre sur le lac Ha! Ha! Ces sommes ne devraient pas, selon
 “nous, être mises en compte contre les avantages sans nombre qu’elles procure-
 “raient à la colonisation et au commerce, et dans ce but, nous ne pouvons faire
 “autrement que d’en réclamer hautement l’octroi.”

COMTÉ DE MONTMORENCY.

Chemin de St. Ferréol.

Conducteur : NICOLAS LE FRANÇOIS.

Balance restant en 1856.....	\$ 74.00
Montant approprié en 1857.....	300.00
	\$374.00
Montant payé.....	335.55
	\$ 38.45

Il a été projeté de prolonger ce chemin jusqu’à la concession St. Flavien de la Baie St. Paul, comme il avait été tracé autrefois par M. le grand voyer Taschereau. On assure qu’il passerait sur un terrain propre à la culture. S’il était ouvert suivant le tracé de M. Taschereau, M. Le François, arpenteur, croit qu’il aurait l’effet de raccourcir d’environ six à sept lieues la route qui conduit de la concession St. Flavien à Québec.

Il y a plusieurs pouvoirs d’eau dans la rivière dite “Jean Larose,” à l’entrée de St. Ferréol, et aussi dans la rivière du “Moulin à Farine” et celle “Des Roches.” Il y a de la pierre à chaux dans les environs de la rivière “Jean Larose.”

M. Le François ne peut dire quelle somme il faudrait pour faire le chemin tel que projeté ; mais il faudrait, dit-il, à part certains travaux assez considérables pour opérer des changements nécessaires dans la route, dans certaines côtes surtout, construire un pont sur la rivière “Jean Larose,” et un autre sur la rivière “Des Roches,” chacun d’à peu près 36 pieds de lambourdes, et enfin un autre pont sur la rivière Ste. Anne, d’à peu près un arpent de longueur. Il resterait ensuite, pour se rendre à la Baie St. Paul, cinq lieues et demie ou six lieues de chemin à faire à travers un bois épais.

COMTÉ DE MONTMORENCY.

Chemin de Laval.

Balance restant de 1855.....\$999.25

La correspondance qui a eu lieu entre ce bureau et le conducteur et le renvoi de cette correspondance et des affaires qui concernent ce chemin, au département à Toronto, d’après le désir du conducteur, expliqueront pourquoi les travaux ont été suspendus.

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin de Stoneham.

Conducteur : JACQUES BOURBEAU.

Balance restant de 1854.....	\$ 66.22
Montant approprié en 1857.....	300.00
	\$366.22
Montant payé.....	300.00
	\$ 66.22

Vide mes rapports sur les travaux de 1854 et 1855.

Voici les détails que me transmet M. Bourbeau sur ce qu'il a fait l'an dernier, et sur ce qui reste à faire dans le chemin de Stoneham :

“ J'ai fait le travail sur une longueur de 46 arpents, dit M. Bourbeau, où il n'y avait que le bois d'abattu.

“ En sus de ces 46 arpents, j'ai fait faire 184 verges de pontage ailleurs. Dans ces 46 arpents, il y a 244 verges de pontage ; 420 verges de chemin couvert de fascines, avec de la terre dessus ; 1 quai de 31 verges de long sur 6 pieds de haut ; 1 do. de 35 verges sur 10 pieds de haut ; 1 do. de 18 verges sur 4 pieds de haut ; et un do. de 36 pieds de long sur 10 de haut. J'ai fait en sus 5 ponts de 5 à 6 pieds de longueur et 64 verges de fossés. J'ai enlevé toutes les souches ; après mes ouvrages finis, il est passé des habitants avec leurs voitures. La principale chose qui reste à faire maintenant est le fossoyage.

“ Il y a aussi du minage. D'après mon opinion, (et j'ai quelque expérience dans ces sortes de travaux, pour avoir fait des entreprises dans le même genre, pour messieurs les commissaires à barrières de Québec), je considère qu'il faudra une somme de près de \$600 pour terminer cette route, qui alors devrait être entretenue par les colons.

“ Je n'ai pas besoin de vous dire ici que cette route raccourcit la distance au marché de Québec de 3½ lieues, pour les colons du township Tewkesbury et les environs. Je dois dire que les colons intéressés ont fait des efforts, et que la quantité d'ouvrage fait pour le montant de \$300 est extraordinaire.”

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin Bélair.

Conducteur : JOSEPH SAVARD.

Montant approprié en 1857.....	\$200
Montant payé	200

Vide mon dernier rapport.

M. Savard a ouvert, en 1857, 42 arpents, mais il a amélioré le chemin sur une étendue de quatre milles. Ces quatre milles sont praticables pour les voitures d'été.

Ce chemin a été verbalisé.

M. Savard recommande encore la continuation de cette route, afin d'établir une voie de communication entre la seigneurie Bélair et Ste. Catherine, le lac Sergent et St. Raymond.

M. Savard dit qu'il n'y aurait que deux milles de chemin à confectionner pour obtenir un résultat très avantageux pour les habitants de ces localités, et prétend que \$200 pour le chemin dans Bélair, et \$800 pour faire les deux milles de chemin entre la seigneurie Bélair et Ste. Catherine, serait une somme suffisante.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Chemin de Rocmond.

Conducteur : ALEXIS CAYER.

Balance de l'appropriation de 1854.....	\$128.15
Montant approprié en 1857.....	800.00
	\$928.15
Montant payé.....	328.15

Balance restant.....\$600.00

Pour la désignation de ce chemin, *vide* mon dernier rapport.

Un mille-et 20 arpents ont été ouverts en 1857.

De ce mille et 20 arpents, 14 arpents ne peuvent servir qu'aux voitures d'hiver seulement.

Il a coûté \$100 par mille, sans comprendre les ponts.

Onze ponts, formant 457 pieds de pontage, ont coûté, terme moyen, vingt piastres chacun.

Cinq milles, dans Gosford, ont été verbalisés en 1856.

A peu près 14 milles de ce chemin sont praticables pour les voitures d'été.

Dans la distance des premiers dix milles de ce chemin, la terre cultivable, de chaque côté de la rivière Ste. Anne, et entre cette rivière et les montagnes, peut avoir 50 arpents en profondeur. Au 10e ou 15e mille, les montagnes se trouvent très rapprochées de la rivière. Près de la rivière, le terrain est excellent, et les bois sont l'orme, le frêne, le merisier, le sapin, l'épinette blanche et rouge. Auprès des montagnes, l'érable est le bois dominant.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau dans les environs de ce chemin.

Vingt-quatre familles se sont fixées sur ce chemin du 1er au 9e mille, depuis que l'ouverture en a été commencée.

Le pin, l'épinette rouge et blanche ont été exploités depuis le 1er mille jusqu'au 10e. La quantité qui reste paraît suffisante pour les besoins actuels et futurs des localités.

La mouche à blé n'a causé aucun dommage dans ces nouveaux endroits.

“ Depuis 25 ans,” ajoute M. Cayer, “ que je suis ici. (M. Cayer demeure à St. Raymond), la patate n'a pas été atteinte de la maladie. C'est seulement dans les terres fortes, comme à la Pointe aux Trembles ou à Lorette, que la patate est affectée de maladie, et ce depuis dix ans.”

Suivant M. Cayer, la valeur de la propriété a doublé depuis trois ans.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Chemin d'Alton.

Conducteur : JOSEPH VERRETTE.

Balance restant de 1856.....	\$ 20 4
Montant approprié en 1857	800 0

	\$820 4
Montant payé.....	796 15

Balance restant.....	\$23 90
----------------------	---------

Le chemin d'Alton a pour point de départ la ligne de division entre les 2e et 3e rangs sur le lot No. 13 d'Alton. Il est projeté de l'ouvrir jusqu'à la rivière Batiscan où l'on trouve, assure-t-on, de très beau terrain.

La distance de son point de départ à la rivière Batiscan est d'à peu près 21 milles. Onze milles ont été ouverts et peuvent être fréquentés par les voitures à roues. Cinq de ces onze milles ont été confectionnés en 1857. Une partie du chemin ouvert se trouve dans le township d'Alton, et une autre partie dans le township de Montauban. Le chemin tel qu'ouvert par M. Verrette rejoint la ligne tracée par M. Bouchette, entre les Nos. 8 et 9 (M. Verrette ne dit pas dans quel rang) d'où, dit-il, il continue en *montant*. M. Verrette dit que les avantages que ce chemin offre à la colonisation seraient triples, s'il était ouvert jusqu'à la rivière Batiscan.

Les trois premiers rangs du township d'Alton sont tous occupés, à l'exception de quelques lots qui ne sont nullement susceptibles de culture.

D'après M. Verrette, deux raisons principales retardent l'établissement des terres dans les autres rangs d'Alton ainsi que dans Montauban :

1o. L'espérance qu'ont les gens que le chemin s'ouvrira prochainement jusqu'à la rivière Batiscan, où l'on trouve de magnifique terrain ;

2o. L'absence d'un agent local pour la vente de ces terres.

Les bois de pin et d'épinette ont été exploités en grande partie sur les terres situées dans les environs du chemin, mais il paraît qu'il en reste encore suffisamment pour les besoins locaux.

M. Verrette évalue à \$300 ou \$1200 la somme nécessaire pour continuer le chemin jusqu'à la rivière Batiscan.

Pour plus amples informations sur ce chemin et sur les terrains de la vallée de la rivière Batiscan, voir mon rapport de février 1856, page 20, version française.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Pont de St. Casimir, sur la rivière Ste. Anne.

Montant approprié en 1856	\$3000
Montant payé.....	3000

La municipalité de St. Casimir, en conséquence de l'appropriation de \$3000 pour aider à la construction de ce pont, s'étant obligée à le faire construire, et dans le cas où la somme susdite serait insuffisante, à fournir le surplus nécessaire pour former le prix de sa construction, a été autorisée à passer contrat avec un entrepreneur sous certaines conditions.

L'entreprise a été exécutée et ses conditions ayant été remplies, la somme susdite a été payée au conseil municipal de St. Casimir.

M. Edouard Morin, secrétaire-trésorier de la municipalité de St. Casimir, sachant que je désirais me procurer autant d'informations que possible, propres à faire connaître les avantages qu'offrent à la colonisation les diverses localités, a eu la bonté de me transmettre celles qui suivent sur le chemin d'Alton :

" S'il était continué, " dit M. Morin, " jusqu'à la vallée de la rivière Batiscan, il traverserait une grande étendue de terrain d'un sol fertile, uni et com-planté en bois franc et clair.

" Les jeunes gens n'attendent que le prolongement de ce chemin pour aller s'y établir.

" Les pouvoirs d'eau et la pierre à chaux ne sont pas rares dans les environs : je suis porté à croire que des mines précieuses seront découvertes bientôt dans les montagnes qui bordent ces vallées ; cette croyance me vient d'après la connaissance que j'ai de ces terrains qui ont de la conformité avec les mines aurifères de l'Australie où j'ai travaillé. Ces montagnes et ces coulées où le quartz et le mica sont communs me font croire à ces découvertes.

" Nous attendons de l'aide de la libéralité du gouvernement ; car l'argent ne peut être mieux employé.

" La colonisation progresse rapidement à St. Alban, proche de ce chemin, car je vois que le prix des lots de terre double et triple en peu de temps.

" Si ces bois sont exploités en grand, comme ils l'ont été depuis quelques années, ils deviendront rares, quoiqu'ils fussent très communs : ces bois sont le pin et l'épinette.

" L'église de St. Alban n'est pas encore parachevée, mais la messe se dit depuis l'automne de 1856."

COMTÉ DE CHAMPLAIN.

Chemin des Grandes Piles.

Conducteur: LOUIS ARCAND.

Montant approprié en 1857.....	\$1600
Montant payé.....	1600

La longueur projetée de ce chemin est de 16 milles.

Son point de départ est de 2 $\frac{1}{2}$ au nord-ouest du St. Laurent, dans la paroisse de St. Maurice, dans le rang nord-ouest de Ste. Marguerite, sur le lot No. 21, près des nouvelles forges de Radnor. Quatre milles et 18 arpents ont été complétés à compter de son point de départ. Il en a été fait et complété, en 1857, trente-trois arpents. Ce qui a été fait de chemin est tout dans la seigneurie du Cap de la Magdeleine, appartenant ci-devant à l'ordre des jésuites et maintenant au gouvernement de cette province.

Il en reste encore quatre milles à faire dans cette seigneurie et à peu près sept milles dans le township de Radnor. Le coût, terme moyen, en a été d'environ \$600, sans comprendre les ponts, mais dans une savane considérable que doit traverser le chemin, le terme moyen de sa confection sera d'à peu près \$800 par mille. Il a été fait en 1855, 56 et 57, vingt ponts qui ont coûté \$1096. Il a été fait de plus au bas de la savane deux cours d'eau, dont l'un a 15, l'autre 33 arpents de longueur et de 4 pieds de longueur sur 4 pieds de profondeur, qui ont coûté \$300.

Il ne paraît pas que ce chemin ait été verbalisé par les autorités municipales.

La distance que ce chemin aura à parcourir dans la savane dont il est mention ci-dessus est d'à peu près 4 $\frac{1}{2}$ milles, et cette savane, que M. Arcand dit être facile à égoutter, en raison de ce que plusieurs petites rivières y prennent leurs sources, est susceptible de culture. Elle est de 5 lieues de long et large d'une demie lieue à une lieue et trois quarts.

Les terrains adjacents au chemin sont tous concédés, excepté dans Radnor où le chemin n'a pas encore été ouvert.

Lorsque le chemin sera ouvert dans Radnor, la colonisation devra y faire des progrès importants, car déjà plusieurs colons y ont commencé des défrichements dans l'espoir que le chemin sera bientôt ouvert jusque chez eux.

La mouche à blé n'a fait aucun dommage ces dernières années sur les terrains adjacents.

La récolte cette année y a été très bonne.

"Les gelées nuisibles aux récoltes s'y font rarement sentir," dit M. Arcand; "il n'y a que le blé sarazin, semé très tard, qui en souffre. La patate n'a aucunement souffert dans les terres neuves; mais dans les terres engraisées il en est péri la moitié.

"Dans la paroisse de St. Maurice, la propriété a presque doublé."

Pour plus de détails, voir mes rapports sur les travaux de 1855, page 35, et 1856, page 57, versions françaises.

COMTÉ DE CHAMPLAIN.

Chemin des Piles au lac Cossette.

Montant approprié en 1857.....	\$800
Montant payé.....	800

COMTÉS DE CHAMPLAIN ET DE ST. MAURICE.

Chemin de Matawin.

Montant approprié en 1857.....\$1500

La confection de ces deux chemins a été mise d'abord sous la surveillance de Simon J. Dawson, écuyer, ingénieur et surveillant des travaux du St. Maurice, et ensuite lorsque ce monsieur a reçu instruction du gouvernement de se rendre à la Rivière Rouge pour se joindre à un parti d'exploration, Olivier Wells, écuyer, arpenteur, agent pour les bois de la couronne, a été chargé de l'ouverture de ces deux chemins.

Le rapport sur ces travaux sera probablement fait directement au département à Toronto, par M. Wells.

COMTÉS DE ST. MAURICE ET MASKINONGÉ.

Chemin de Caxton.

Conducteur: LUC GÉLINAS.

Balance restant de 1856..... \$25 97
 Montant approprié en 1857..... 1200 00

Montant payé..... \$1225 97
 900 00

Balance restant..... \$325 97

Le chemin de Caxton commence à celui de Shawinigan, traverse St. Etienne, St. Barnabé, St. Paulin et se termine chez le nommé Joseph Trépanier, dans Ste. Ursule ; sa longueur est de 11 milles et quelques arpents.

Un mille et trois quarts ont été ouverts pendant l'année 1857. Des réparations ont été faites aussi dans certaines côtes et ponts.

L'amélioration des côtes de la rivière Yamachiche, sur ce chemin, rencontre des difficultés considérables qu'il est impossible de vaincre avec des moyens ordinaires.

Ce chemin, quoique non parachevé, est praticable dans toute sa longueur pour les voitures à roues. Il conduit aux forges de St. Maurice et aux établissements formés sur cette rivière, à la ville des Trois-Rivières, aux établissements des Grès et à ceux du township de Shawinigan, où le sol est très propre à l'agriculture.

C'est par ce chemin que cinq à six paroisses transportent leurs effets dans divers chantiers, aux Trois-Rivières et autres lieux. Il y a trois excellents moulins (M. Gélinas a omis de dire si ce sont des moulins à farine ou à scie) le long de ce chemin et d'abondantes carrières de pierre à chaux auprès de la rivière Yamachiche et dans son lit même.

Les bois propres aux constructions rurales ont été en grande partie exploités. Il ne reste guère que la pruche et une petite partie de bois franc. Cependant M. Gélinas croit qu'il reste assez de bois de construction et autres pour suffire aux besoins des localités respectives.

Des colons se sont empressés de se placer sur les bords de ce chemin et y ont fait des progrès très satisfaisants. Le site d'une église a été fixé, l'an dernier, dans Shawinigan, par l'autorité religieuse.

M. Gélinas croit que la valeur de la propriété foncière, située dans les environs de ce chemin, a augmenté depuis quelques années, d'au-delà de 100 pour

100. " Avant que le gouvernement, " dit M. Gélinas, " eut fait commencer l'ouverture de ces chemins, on avait les terres, ou le prétendu droit d'un individu sur une terre qu'il occupait, pour une petite somme, mais à présent que les colons jouissent des facultés que leur procure ce chemin, les terres nouvelles se vendent pour un prix plus élevé que les vieilles terres et l'on voit même souvent des cultivateurs vendre leurs terres défrichées pour aller joindre les colons dans ces nouveaux établissements."

M. Gélinas croit qu'une nouvelle appropriation de \$1200 suffirait pour compléter le chemin.

COMTÉ DE MASKINONGÉ.

Chemin de Hunterstown.

Conducteur : P. C. RIVARD.

Montant approprié en 1857.....\$400

Par une lettre du département datée du 20 juillet dernier, j'ai reçu avis d'en remettre l'ouverture jusqu'à ce que de plus amples informations aient été obtenues.

COMTÉS DE BERTHIER ET JOLIETTE.

Chemin de Brandon et de Joliette.

Conducteurs : J. A. LEPROHON ET MAXIME CRÉPEAU.

Montant approprié en 1855..... \$300
 " " en 1856..... 800

Montant payé..... \$1100
 \$1100

Le point de départ de ce chemin est la ligne qui sépare les dixième et onzième rangs de Brandon, sur le lot no. 18, et se termine au premier rang du township de Joliette sur le No. 18, occupé par M. J. A. Leprohon, qui, le premier, a fait un établissement dans ce dernier township. Il est une continuation des sept milles de chemin déjà faits dans Brandon.

Messieurs Leprohon et Crépeau ont fait, en 1857, 7 milles de chemin propres au roulage, ce qui donne maintenant 14 milles de chemin ouverts et praticables pour les voitures à roues, dans Brandon et Joliette.

Le coût de ce chemin a été seulement de \$104 par mille. Quatre ponts, un de 58 pieds sur 9 de hauteur, un de 90 pieds de long sur 14 de hauteur, et deux autres comprenant 70 pieds de pontage, ont coûté, ensemble, environ \$200.

Deux cent-soixante-et-un pieds de pontage outre les ponts mentionnés ci-dessus ont été faits et ont coûté \$160; à peu près 50 centimes du pied.

Du point de départ du chemin jusqu'à la distance de deux milles, le sol est partout d'excellente qualité et très propre à former des établissements, étant de terre jaune, et les bois, érable, merisier, hêtre, frêne et quelques sapins.

De là jusqu'au troisième mille, le sol est de même qualité, mais il est boisé en pin de très haute venue et très droit, et en épinette rouge et blanche.

De là jusqu'au 4ème mille le sol est aussi de terre jaune et est boisé en pin, bouleau et tremble.

Le 5ème mille est sablonneux, et les deux autres milles sont de même qualité que le premier et couverts de même bois.

La plupart des lots dans les rangs où le chemin a été ouvert ont été pris au fur et à mesure que le chemin a été ouvert. Une quinzaine de familles se sont établies sur les premiers sept milles qui ont été faits. Elles récoltent déjà plus que le nécessaire. Outre ces établissements dont les propriétaires sont résidents sur les lieux, tous les lots, disent Messieurs Leprohon et Crépeau, ont été pris, et sur le plus grand nombre on y a fait un commencement d'établissement.

Dans trois rangs, on ne m'en donne pas les Nos., de Joliette, où le sol est sans doute excellent, mais où aucun chemin n'a été fait, on trouve une vingtaine de familles, parmi lesquelles il y en a quelques unes qui commencent à être à l'aise.

Une grande partie des bois de construction a été exploitée et l'est encore actuellement, et il paraîtrait, d'après les informations qui me sont données, qu'il importerait à l'intérêt de la colonisation que ces exploitations ne fussent pas continuées.

M. Crépeau m'informe qu'il existe à quelques arpents du chemin une mine de cuivre dont on lui a montré quelques échantillons.

Il y a sur la rivière Noire et la rivière David plusieurs pouvoirs d'eau.

Messieurs Crépeau et Leprohon croient que pour faire parvenir le chemin jusqu'à l'étendue de bonne terre, à laquelle ils font allusion dans leur rapport, il faudrait une somme de \$1300.

COMTÉ DE JOLIETTE.

Deux chemins dans Cathcart.

Conducteur: LAURENT DESAULNIERS.

Montant approprié en 1857.....	\$400
do payé.....	\$400

Voir mon dernier rapport, page 61, version française, et aussi mon rapport sur les travaux de 1854, page 31, version française.

Il a été fait en 1857 un mille de chemin dans celui qui est au sud-ouest de la rivière l'Assomption, et un demi mille et 21 chaînes dans celui du nord-est.

Un mille et demi a été parachevé pour l'usage des voitures d'été, et 21 chaînes n'ont été ouvertes que pour les voitures d'hiver.

Le chemin parachevé, y compris les ponts, a coûté à peu près \$291 le mille.

Une étendue de 10 milles dans ces deux chemins a été verbalisée par la ci-devant municipalité de Berthier, No. 2. Ces deux chemins sont entièrement dans Cathcart.

Il a été fait dans ces deux chemins 71 ponts, variant de 3 à 20 pieds de pontage; le coût de ces ponts est compris dans celui des chemins. Il en reste encore un à faire sur la rivière l'Assomption; ce pont paraît être de nécessité urgente, et coûterait, d'après l'évaluation de M. Desaulniers, \$320.

“ Les deux chemins dont j'ai eu la surveillance, dit M. Desaulniers, pour les raisons que j'ai données dans ma douzième réponse, pourraient encore se continuer, savoir: celui du dit côté nord-est de la dite rivière l'Assomption, encore un mille et demi, et celui du côté sud-ouest de la dite rivière l'Assomption, au-delà de trois milles, ce qui pourrait coûter pour les deux ensemble, trois cent-cinquante louis.

“ Je ne puis donner des renseignements bien exacts sur les progrès de la colonisation des townships de Kildare et Cathcart, n'ayant jamais été en possession du recensement de ces localités; mais ce que je puis dire, c'est que sur ces deux chemins et sur les terrains adjacents à iceux, au-delà de cinq mille arpents de terre y sont occupés seulement depuis le mois de juillet dernier.

“ Les bois de pin et de cèdre ont été exploités dans la localité traversée par ces chemins et dans les environs, et plus particulièrement les bois de pin ; il en reste encore dans quelques endroits en petite quantité, et qui ne pourront faire du bois que de seconde qualité.

“ La cécydomie, ou mouche à blé, n'a causé aucun dommage ces années dernières.

“ La patate a été atteinte de maladie à un degré à peu près égal dans les terres nouvellement défrichées et dans les terres cultivées depuis nombre d'années, au commencement de septembre dernier, dans les dits townships de Kildare et de Cathcart.”

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Chertsey.

Conducteur : PETER S. KELLY.

Balance de 1856	\$ 5.2
Montant approprié en 1857.....	400.0
	\$405.2
Montant payé	405.2

Voir mon rapport de l'an dernier.

Ce chemin, qui traverse le township de Chertsey et se termine dans le township de Chilton en arrière du 11e rang de Chertsey, a à peu près 11½ milles de long, et il est complété dans toute sa longueur, et propre au roulage. Deux milles et un quart ont été complétés en 1857.

Le prix, terme moyen, en a été \$160 par mille.

Il a été construit un pont de 70 pieds de long en arrière du 10e rang de Chertsey, qui a coûté à peu près \$45, et plusieurs autres de même dimensions. Le pont construit sur la rivière Lafontaine ayant été détruit par le feu qui a couru dans les bois de Chertsey, il en faudra construire un autre dont le coût est évalué à \$100. Le seul obstacle qui se rencontre dans cette voie entre les anciens établissements de Rawdon et le township de Chertsey, est dans les 9e, 10e et 11e rangs de Rawdon, où le chemin n'a pas été parachevé.

M. S. Kelly croit qu'avec \$800 le chemin et les ponts pourraient être achevés. Il persiste à dire qu'il croit que la colonisation retirerait beaucoup d'avantages de la continuation du chemin de Chertsey jusqu'aux beaux terrains explorés par Magloire Granger, en 1852, qui ne sont éloignés que d'à peu près 12 milles du point où se termine le chemin de Chertsey.

Le terrain à travers lequel passe le chemin ouvert l'an dernier, est en plus grande partie uni et couvert de bois de la meilleure qualité, le sol en est riche, quoiqu'un peu pierreux. Il y a des *sucrieries* d'établies jusqu'au 9½ mille.

Depuis le commencement de l'ouverture de ce chemin, depuis quatre ans, la colonisation a fait des progrès rapides dans Chertsey. On trouve aujourd'hui dans ce township, un moulin à farine, et trois moulins à scies.

De cinquante à soixante familles sont allées s'établir dans Chertsey, l'autonne dernier.

Plusieurs personnes qui ont aussi visité le terrain exploré par M. Granger, s'accordent à dire qu'il est d'une excellente qualité, et l'essor qu'a pris la colonisation dans cette direction ne laisse aucun doute sur les avantages qui découleraient du prolongement de ce chemin jusqu'aux terrains visités par ce monsieur. Il ne se trouve, dit M. S. Kelly, aucun obstacle considérable à ce prolongement, dont la confection, suivant lui, coûterait à peu près \$160 le mille.

Il y a dans le township de Chilton une carrière de pierre à chaux.

Les bois ont été exploités dans Chertsey par les spéculateurs ; il en reste peu de bonne qualité.

Le pin et le cèdre sont les bois qui ont été enlevés en plus grande quantité. Cependant M. S. Kelly croit qu'il en existe encore suffisamment pour les besoins actuels.

Vers le 15 d'août dernier, il est survenu une gelée dans Chertsey, dans les terrains bas, mais les terrains élevés n'en ont été nullement affectés.

Il y a eu une église protestante de construite dans Rawdon l'an dernier, et l'on s'attend qu'il en sera construit une dans Chertsey l'été prochain, pour les catholiques, dont l'église actuelle est aujourd'hui trop petite.

COMTÉ DE MONTCALM.

Pont de Chertsey, sur la rivière Lacouareau.

Conducteur: J. L. M. MARTIN.

Balance restant en 1857.....	\$613 84
Montant payé.....	500 00
Balance restant.....	\$113 84

Le pont dont il est ici question a été construit pour remplacer celui qui, lors de la première ouverture du chemin de Chertsey, a été emporté par les eaux. Il a environ 200 pieds de longueur. M. Martin a en outre construit un autre pont de 30 pieds de longueur, mais ces ponts ne sont pas parachevés ; ils le sont cependant assez pour avoir été livrés à l'usage public.

“ Je ne considère pas les piles assez remplies de pierre pour être en sûreté contre les glaces. On en évaluait à \$20 le complet remplissage fait en été, ce qui coûterait un peu plus en cette saison. Ayant lieu de craindre que le gouvernement ne veuille venir en aide pour cet objet, j'ai encouragé les colons intéressés à se charger de cette partie de l'ouvrage qui est fort à leur portée.

“ Ce pont est de 12 pieds de longueur, de 10 pieds libres au-dessus des eaux basses, et construit sur le plan qui a été adopté pour celui de Grenville, avec les meilleures qualités de bois qu'on ait pu se procurer : cèdre, pin et épinette rouge. Les bois sauvés du vieux pont étant fort endommagés n'ont pu servir que pour les parties des piles constamment immergées. La main-d'œuvre généralement de cette construction peut soutenir la comparaison avec celle d'aucun ouvrage de ce genre dans le comté.”—(*Extrait du rapport de M. J. L. M. Martin.*)

M. Martin, depuis qu'il m'a transmis son rapport, s'est trouvé dans la nécessité de m'informer que les colons sur lesquels, faute de fonds, il avait été obligé de compter pour remplir les piles, ne se sont pas conformés à ses avis et que ce pont devra courir des risques, s'il n'est pas pourvu à combler le vide qui existe dans les piles.

Dans ses réponses à ma dernière circulaire, M. Martin, qui a eu l'occasion de parcourir les bois de Chertsey, et sur le jugement et l'expérience duquel on peut s'appuyer, dit ce qui suit :

“ Les bois à travers lesquels passe le chemin de Chertsey dans la partie que j'ai parcourue sont d'espèces mêlées, cèdre, épinette, sapin, peu de pin, merisier, hêtre, érable et quelques bois blancs. Le sol, qui paraît d'une assez bonne qualité, n'a pas partout assez de profondeur.

“ Les bois propres aux constructions rurales et au commerce, le pin, et à proprement parler, le pin seul a été exploité sur grand nombre de points du township. S'il en reste encore sur quelques parties, on a raison de croire que ce n'est pas en quantité suffisante pour suffire pendant longtemps aux besoins de la localité, mais le cèdre et l'épinette blanche abondent partout.

“ La mouche à blé n'a pas, que je sache, causé de dommages aux récoltes. “ Je suis parti de Chertsey le 6 septembre dernier, la gelée n'avait pas encore nui “ à la végétation. La patate a été atteinte de la maladie, mais moins sévère-
 “ ment dans les terres nouvellement défrichées que dans les vieilles terres.

“ Il n'y a pas eu dans le township d'églises d'érigées, ni de sites établis, “ mais des démarches sont faites en ce moment à ce sujet.”

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Kilkenny.

Conducteur, LOUIS DUFRESNE.

Balance restant en 1856.....	\$ 9 52
Montant approprié en 1857.....	300 00
	<hr/>
	\$309 52
Montant payé.....	309 52

Pour la désignation de ce chemin et autres renseignements, voir mon dernier rapport, page 63, version française.

Ce chemin s'étend du 5^{ème} au 11^{ème} rangs de Kilkenny.

En 1857, il en a été ouvert 4 $\frac{1}{2}$ milles, dont trois peuvent servir aux voitures à roues, et le reste aux voitures d'hiver seulement.

La partie parachevée a coûté \$80 le mille.

Il a été verbalisé.

Un des principaux avantages que ce chemin procure aux colons, c'est qu'il raccourcit de 21 à 22 milles leur voie de communication avec Montréal.

Un certain nombre de familles sont venues s'établir dans Kilkenny, depuis l'ouverture de ce chemin.

“ Dans le township de Kilkenny que j'habite,” dit M. Dufresne, “ et le township adjacent, au-dessus de 300 familles se sont établies.”

Les bois de construction ont été exploités dans ces localités, mais il paraît qu'il en reste assez encore pour les besoins locaux.

M. Dufresne m'informe que la mouche à blé a causé beaucoup de dommages dans Kilkenny, même sur les premières récoltes; c'est une de ces rares exceptions à ce qui paraît être la règle générale dans tous les endroits nouvellement défrichés.

Depuis l'ouverture des chemins faits par le gouvernement, commencés en 1854, la valeur de la propriété foncière, ajoute M. Dufresne, a augmenté de 25 pour cent par année, dans le township que j'habite, ainsi que dans les townships voisins.

COMTÉ DE TERREBONNE.

Chemin du Lac à la Truite.

Conducteur: L. E. LAROCQUE.

Balance restant de 1854.....	\$ 221.22
Montant approprié en 1857.....	800.00
	<hr/>
	\$1021.22
Montant payé.....	300.00
	<hr/>
Balance restant.....	\$ 721.22

La définition de ce chemin n'étant pas très précise dans mes précédents rapports, je donne ici celle que M. Larocque m'a procurée dernièrement.

“ Le chemin du lac La Truite, dans les townships de Morin et Beresford, commence sur le lot No. 2 au cordon du 9ème rang du township Morin, passe sur le côté nord du lac La Truite, entre dans le township de Beresford sur le 3ème rang et se termine à la ligne nord-est de ce township, (ce chemin est de ligne dans 6 rangs et de base dans une partie du 4ème cordon de Beresford) et traverse le 9ème rang de Morin sur les lots 2 et 3 pour suivre la rive nord du lac La Truite, dans Beresford ; du lac La Truite il se rend au 4ème cordon par le milieu du lot No. 1 du 3ème rang, puis suit ce cordon en grande partie depuis No. 1 jusqu’au No. 18 sur le lac Des Sables, et de là remonte quatre rangs jusqu’au lac Brûlé sur le lot 16 du 7ème rang, qui sont les 4, 5, 6 et 7ème rangs de Beresford.

“ La longueur projetée de ce chemin est de 8 milles et 25 chaînes.

“ L’étendue des chemins ouverts par moi, en 1857, est de 7 à 8 arpents et de 32 arpents parachevés.

“ Le chemin du lac La Truite est ouvert aux voitures d’hiver dans toute sa longueur, moins 3 ou 4 arpents près de la ligne nord-est de Beresford, et aux voitures d’été dans 6 milles à prendre du cordon du 9ème rang de Morin à aller jusque vers les deux tiers de la montée du 5ème rang de Beresford.

“ Le coût par mille du chemin parachevé, terme moyen, à part les ponts, est de \$336 à \$340, y compris les ponts.

“ Le terrain des townships adjacents à celui de Beresford me paraît un peu plus uni et de même nature que dans ce dernier township.

“ Les bois de construction propres aux usages des colons sont communs en épinette blanche, mas assez rares en pin.

“ Je ne connais pas que la mouche à blé ait causé aucun dommage, ni au blé, ni à aucun autre grain.

“ Les patates ont été plus atteintes de la maladie cette année que dans les années précédentes sur les terrains nouvellement défrichés, mais moins que dans ceux anciennement défrichés.”

Pour plus d’informations sur le sol et les bois, voir mes rapports précédents.

COMTÉ DE VAUDREUIL.

Chemins dans Newton.

Sous la surveillance du conseil municipal de Newton.

Montant approprié en 1856	\$600.00
Montant payé	200.00

Balance restant	\$400.00
----------------------	----------

Les chemins dans lesquels on a travaillé, sont 1o. le chemin de front entre les 6ème et 7ème rangs de Newton ; et 2o. une route sur le second rang de Newton, entre les Nos. 1 et 2.

La longueur de ces deux chemins réunis est de 3½ milles. La route ouverte sur le 2ème rang a à peu près 23 acres de longueur, et le chemin de front en a à peu près 64.

Ces deux chemins ont été ouverts dans toute leur étendue, mais deux milles seulement peuvent servir au roulage ; le reste ne peut être fréquenté que par les voitures d’hiver.

Le chemin de front ci-dessus cité, ouvert entre les 6ème et 7ème rangs de Newton, commence à la ligne provinciale et court à l’est, vers la seigneurie de la Nouvelle Longueuil.

Un pont de 120 pieds a été construit et à coûté \$195. Il y en a encore trois autres à construire.

L'autorité municipale de la localité a pourvu à l'entretien de ces chemins.

La plus grande partie des bois de commerce a été exploitée dans Newton. Le pin, l'orme et le frêne sont les principaux bois qui ont été exploités. "Il y a lieu de croire," dit M. C. McCosham, secrétaire-trésorier du conseil municipal de Newton, qui a eu la bonté de me donner des renseignements que je lui ai demandés, "que ce qui reste de bois propre à la construction ne sera pas suffisant pour les besoins de la localité."

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

Chemin en arrière de La Chute vers Howard.

Chemin en arrière de Dalesville aux Rapides de Beavan.

Conducteur : ANDREW BOA.

Montant approprié pour le 1er chemin, en 1854	\$ 400.00
Montant approprié pour le 2nd chemin, en 1857	800.00
	1200.00
Montant payé	893.80

Balance restant pour le 2nd chemin

\$ 306.20

La longueur projetée du 1er de ces chemins est de près de 14 milles. Il commence au premier rang du township de Gore, près du lac de Sir John.

Il a été ouvert vingt-quatre chaînes de ce chemin en 1857, et près de 4½ milles ont été complétés. Il est maintenant praticable pour les voitures d'été jusqu'à la pointe ouest du lac Barron dans le 5ème rang.

La longueur du second chemin ne m'est pas connue, mais la section de ce chemin qui se trouve entre les moulins de Glencoe et les rapides de Beavan est de 8 milles et 70 chaînes, et a été ouverte en 1857 jusqu'ou les rapides de Beavan se terminent.

Dans l'autre section de ce même chemin, depuis les moulins de Glencoe jusque chez Dolan, il n'a été amélioré que quelques chaînes de long dans les endroits les plus mauvais, avec une dépense de \$24.30 seulement.

Dans la section qui se trouve entre les moulins de Glencoe et le rapide de Beavan, 6 ponts, formant ensemble 262 pieds de pontage, ont été construits et ont coûté \$73.85.

M. Boa a fait travailler sur plusieurs autres chemins, dans le comté d'Argenteuil, et donne sur les terrains que traversent les chemins les détails qui suivent :

" Dans le premier mille et demi du chemin de Wentworth, le sol est bon. " Les 5 milles suivants sont très rocheux et sur le reste du chemin le terrain est " généralement bon, plus uni et moins rocheux ; on y trouve l'épinette, la pruche, " le cèdre, le hêtre, le merisier et l'érable. L'épinette et le cèdre sont d'une ex- " cellente qualité et très gros. Le bois franc est particulièrement propre à la " manufacture des alcalis. Quant au terrain qui se trouve au-delà du pont où " j'ai fini d'ouvrir le chemin, je puis dire que dans un espace assez considérable, " le terrain est plus uni, mais je ne connais rien de la nature du sol.

" Sur le chemin de Harrington, depuis le pont jusqu'à la décharge du lac " Joseph, le sol est généralement bon, quoiqu'un peu rocheux. Depuis la dé- " charge du lac Joseph jusqu'au lac Beavan, le sol est généralement excellent, " principalement le long de la vallée Anne's Brook, où le bois franc domine, quoi- " que dans la vallée le bois soit mêlé. Sur les bords du lac Beavan, on trouve " une quantité considérable de chêne.

" Au-delà de ce chemin, dans le township de Montcalm, il y a une très " grande étendue de bonne terre. Sur le chemin en arrière de la Chute vers

“ Howard, depuis le lac Sir John jusqu’au lac de Beavan, le sol est bon, mais la surface est montueuse et rocheuse. Les terrains hauts fournissent d’excellents pâturages, et les endroits bas donnent de bonnes récoltes. Le bois dominant sur ces terrains était le bois franc, mais il a été détruit par les colons pour faire de la potasse.

“ Sur la section du chemin de Dalesville aux Rapides de Beavan, comprise entre les moulins de Glencoe et le 2nd rang d’Arundel, le terrain est, dans quelques endroits, très inégal et rocheux, et ailleurs bon. Dans les 2ème et 3ème rangs, où le terrain descend du côté de la rivière Rouge, le terrain est bon, uni et peu rocheux. Les bois y sont mêlés. Ce chemin conduit à une étendue considérable d’excellente terre dans la vallée de la rivière Rouge, vers laquelle, paraît-il, les colons se dirigent le plus à présent.

“ De fait, des colons se sont déjà rendus dans le township de Salaberry et y ont commencé des établissements.

“ Il y a quatre excellents pouvoirs d’eau dans le voisinage de ces chemins : un sur le No. 20 du 1er rang de Wentworth, à une petite distance du commencement de ce chemin ; un sur le No. 4 du 4ème rang d’Harrington, à environ 4 acres du chemin ; un autre, à l’endroit appelé “Glencoe’s Mills ;” enfin le 4ème dans le dernier rang d’Harrington, à 3½ milles du moulin de Glencoe, sur le chemin de Glencoe’s Mills aux rapides de Beavan.

“ On trouve une grande abondance de pierre calcaire dans Wentworth, Chatham, Grenville, Harrington, et au 1er rang d’Arundel.

“ Dans Chatham et Grenville, la plombagine est commune, et j’ai trouvé du mica dans Wentworth.

“ Il y a une église de construite entre le 6ème et le 7ème rang de Chatham.”

M. Boa croit qu’il faudra en sus des appropriations actuelles, \$1,300 pour compléter le chemin d’Harrington ; \$400 pour celui de Wentworth ; \$320 pour celui de Dalesville à Harrington, \$1,200 pour le chemin en arrière de la Chûte vers Howard, et \$600 pour le chemin de Glencoe’s Mills aux rapides de Beavan.

COMTÉ D’ARGENTEUIL.

Chemin de la Rivière du Nord au moulin d’Arnot.

Montant approprié en 1857.....\$400

L’état avancé de la saison, lorsqu’il eût été possible de commencer l’ouverture du chemin, aurait rendu ces travaux très dispendieux ; ils ont été en conséquence remis à une saison plus favorable.

L’ouverture de ce chemin se fera dès que la saison prochaine et l’état du terrain permettront de le faire avec avantage et économie.

COMTÉ D’ARGENTEUIL.

Chemin de Wentworth.

Conducteur : ANDREW BOA.

Balance restant de 1855.....\$290.75

Il avait été payé à M. Boa, en 1856, une somme de \$340 ; il ne restait conséquemment entre mes mains que celle de \$60, tel que mentionné dans mon dernier rapport. M. Boa n’ayant pu employer tout l’argent qu’il avait en main, a déposé le 24 février 1857, à la Banque du Peuple, à Montréal, à mon crédit, \$230.75, balance non employée qui lui restait en main.

Cette dernière balance, jointe à celle de \$60 mentionnée dans mon dernier rapport, donne exactement celle de \$290.75, disponible encore aujourd’hui et rapportée à la tête de ce présent item.

Il était projeté, comme dans le cas de plusieurs autres chemins dans le territoire de l'Ottawa, de rouvrir ce chemin pour l'usage des voitures d'hiver seulement. Il a été complètement ouvert en chemin d'hiver, et près de deux milles et demi ont été parachevés de manière à servir au roulage.

M. Boa, sous la surveillance duquel les travaux de ce chemin ont été placés, ayant été très activement occupé à surveiller l'ouverture du chemin de Dalesville, aux rapides de Beavan, n'a pu reprendre celui-ci dans le cours de l'été dernier.

La balance ci-dessus mentionnée devra être employée à en parachever ou améliorer quelqu'autre partie.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

Chemin de Crook's Mills.

Conducteur, HENRY MILWAY,

Montant approprié en 1856.....	\$400 00
“ payé	360 00
	\$ 40 00
Balance restant.....	\$ 40 00

Ce chemin s'étend depuis Grenville à Montcalm, à travers Harrington. Sa longueur est d'à peu près 26 milles.

Une partie de ce chemin a été ouvert par les habitants d'Harrington, avant le temps où M. Milway a commencé à y faire travailler.

Onze milles sont propres à servir aux voitures d'été, un autre mille est seulement ouvert et ne peut servir qu'aux voitures d'hiver.

Trois milles et demi ont été complétés dans Grenville en 1857. C'est au 8ème rang entre les lots Nos. 11 et 22 de Grenville que M. Milway a commencé ces travaux, et c'est en arrière du 10ème rang, entre les Nos. 12 et 13, qu'il les a suspendus.

Tout l'ouvrage qu'a fait faire M. Milway ayant été de différente nature, comme réparations, pontages dans les bas-fonds et construction de pont, M. Milway ne peut dire le prix moyen du mille de chemin.

Trois ponts comprenant ensemble une longueur de 135 pieds ont coûté \$100.

La longueur des pontages et fascinages est de 1479 pieds et ont coûté \$200; il en reste encore 1,000 pieds à faire.

“ Ce chemin a été verbalisé, mais il passe à travers une étendue de terrain de 5 milles appartenant au gouvernement, dont 4 milles sont encore à ouvrir, et, dit M. Milway, il n'a pas été pourvu à l'entretien du chemin.” Comme ce chemin, d'après ce que dit M. Milway, a été verbalisé, je suppose que ce monsieur fait allusion ici à l'entretien de cette partie du chemin qui traverse les terres qui appartiennent à la couronne.

Le sol et les bois sont bons, mais le pays est montagneux.

Plusieurs colons se sont établis dans ces localités depuis que le chemin est ouvert et on en attend d'autres.

Les pouvoirs d'eau sont nombreux dans ces localités et la pierre à chaux y abonde.

La population a augmenté rapidement, dit M. M., dans les townships qui sont situés dans les profondeurs depuis que les chemins de colonisation sont commencés.

Il y a eu une grande quantité de pin d'exploité dans les environs de ce chemin, mais il en reste encore assez pour l'usage des colons.

M. Milway, en terminant son rapport, mentionne un fait qui a son importance et dont ceux qui se proposent de défricher doivent tenir compte: c'est que

le blé, durant les trois premières années qui suivent le défrichement, n'est point attaqué par la cécydomie, ou mouche à blé.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

Pont sur la rivière Rouge dans Grenville.

Montant de l'appropriation de 1856, pour construire un pont sur la rivière Rouge dans le township de Grenville—la municipalité s'obligeant de pourvoir au déficit qui pourrait se trouver entre le montant approprié et le prix du pont, et de pourvoir aussi à son entretien.....	\$4,000 00
Montant payé.....	2,592 40
Balance restant.....	\$1,407 60

Le conseil municipal de Grenville et Union s'étant chargé de faire construire ce pont et de l'entretenir à l'avenir, l'a donné à faire à l'entreprise à M. W. H. Ford, pour la somme de \$3,000, sous certaines conditions et spécifications mentionnées dans un contrat passé pardevant M. H. Howard et son confrère; laquelle somme de \$3,000 devant être payée par ce bureau en trois termes différents, en paiements d'un tiers de la somme chaque fois et dont le dernier ne devait être fait qu'après la réception du pont, par experts. Les deux premiers paiements ont été faits; mais les deux experts chargés de faire l'examen du pont ayant déclaré que sa construction n'est pas conforme aux stipulations établies par le contrat, le troisième et dernier paiement n'a pas été fait par ce bureau.

COMTÉ DE L'OTTAWA.

Chemin de Templeton.

Conducteur : JOHN CULLEN.

Balance de l'appropriation de 1854.....	\$ 19-00
Montant approprié en 1857.....	300-00
	\$319-00
Montant payé.....	160-00
Balance restant.....	\$159-00

Ce chemin a pour point de départ le moulin de Perkins, dans Templeton, se dirige vers la rivière Gatineau, à travers le township de Wakefield, et se termine sur le lot No. 7, dans le 9^e rang de Wakefield, vis-à-vis l'église catholique, sur la Gatineau.

Sa longueur est d'à peu près 24 milles, dont 12 $\frac{1}{2}$ sont maintenant ouverts. De ces 12 $\frac{1}{2}$ milles, quatre ont été ouverts en 1857.

Onze milles du chemin ouvert sont dans Templeton et le reste, 1 $\frac{1}{2}$, dans Wakefield.

Six milles sont praticables pour les voitures à roues; mais aucune partie du chemin ouvert n'a été complétée.

Il a coûté \$60 par mille.

Six ponts ont été construits, mesurant ensemble 257 pieds de pontage, et il en reste encore à faire:

Ce chemin ouvre une étendue de pays qui n'a pas encore d'issue.

Le terrain est rocheux et non uni, mais bon.

Les bois sont le pin et l'érable, ce dernier dominant.

Il existe dans dans les environs du chemin des pouvoirs d'eau et beaucoup de pierre à chaux.

La population dans Templeton et Wakefield paraît avoir augmenté de moitié depuis 4 ans.

Il reste encore beaucoup de bois de commerce dans ces townships.

La première gelée nuisible à la végétation est survenue dans ces localités vers le milieu d'octobre. La mouche à blé, dit M. Cullen, y est inconnue.

Il a été bâti une église catholique, l'an dernier, au moulin de Perkins.

Une somme de \$1200 serait nécessaire pour compléter le chemin.

COMTÉ D'OTTAWA.

Chemin de la rivière du Désert.

Conducteur: PATRICK FARRELL.

Montant approprié en 1854.....	\$3600
Montant approprié en 1857.....	3000

\$6600

Montant payé	3740
--------------------	------

Balance restant.....	\$2860
----------------------	--------

La longueur projetée de ce chemin, d'à peu près 60 milles, devait commencer au nord d'Aylmer, dans le township de Hull, et se terminer à la rivière du Désert.

Mais pour des raisons mentionnées dans mon rapport de l'an dernier, page 68, version française, il a été décidé que l'ouverture du chemin serait commencée entre les lots Nos. 35 et 36, (à Brook's Farm), dans le 2nd rang du township de Low.

La distance de ce point jusqu'à la rivière du Désert, dans le township d'Egan, d'après le tracé de M. J. T. Roney, est de 47½ milles.

La longueur de ce chemin, ouvert en 1857, est de 11 milles, dont 10¾ sont praticables pour les voitures d'été; le reste l'est seulement pour les voitures d'hiver.

Le coût par mille en a été, terme moyen, de \$188.

Quinze ponts, formant ensemble 1236 pieds de pontage, ont coûté \$1157.

Il a aussi été construit 1500 pieds de pontage et fascinage, dont le coût a été de \$559.

A part les ponts mentionnés ci-dessus, il en a été construit trente-et-un autres petits, pour conduire l'eau d'un fossé à l'autre, à travers le chemin, suivant que l'occasion l'exigeait.

“ Relativement à la question que vous me faites, dit M. Farrell, au sujet de l'entretien du chemin, j'ai à vous répondre que le township de Low a été tout récemment organisé en municipalité et que la corporation se prépare à pourvoir à l'entretien du chemin, autant que ses pouvoirs le permettront, et que les colons du township d'Aylwin, quoiqu'ils ne soient pas encore sous le régime municipal, ont néanmoins les mêmes intentions.

“ Quant à la nature du sol, j'ai observé que le long des deux premiers milles de chemin, il était de terre grasse et légère (*loamy*), avec un sous-sol d'argile (*stiff clay*), et qu'ensuite il devenait gravelleux et pierreux. Depuis la fin du 7e jusqu'au commencement du 11e mille, le terrain est plus ou moins sablonneux. Les bois varient suivant la nature du sol. Dans les bas-fonds, on trouve l'épinette rouge, le cèdre et le sapin, et sur les hauteurs, différentes espèces de bois franc, avec une assez grande proportion de pin; mais le bois franc prédominant sur les 8e, 9e et 10 milles, c'est le hêtre. Les colons disent que le sol est de bonne qualité.

“ Les avantages commerciaux de ce chemin ne s'étendent qu'à ceux qui font le commerce du bois. Cependant, beaucoup d'autres industries s'établiront probablement lorsque le chemin sera terminé jusqu'à la rivière du Désert.

“ Il est question déjà de construire des moulins, etc., le long du chemin ; mais les capitalistes n'osent pas s'aventurer dans de telles spéculations avant que le chemin soit complété.

“ Les seuls pouvoirs d'eau qui existent auprès du chemin qui est complété sont : 1o. Celui qui est à un mille du commencement du chemin et sur lequel il y a déjà un moulin à scie de construit, et 2o. un autre très supérieur sur la ferme de M. Gilmour.

“ Cependant, il en existe d'autres à des distances variant de deux à six milles du chemin.

“ La somme qui, dans mon opinion, serait nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à la rivière du Désert, est d'à peu près \$6000.

“ Tous les terrains avantageux dans le township de Wakefield, où je réside, sont déjà pris. Dans le township de Low, tous les terrains auxquels, sous les circonstances actuelles, les colons ont pu avoir accès, c'est-à-dire jusqu'à une distance de 5 ou 6 milles de la rivière Gatineau, sont occupés, et quoique la terre dans l'intérieur, vers la partie ouest du township, est considérée comme étant d'une qualité supérieure à celle qui se trouve au front du township, cependant, à cause du manque de chemins et de ponts, il n'y a aucune possibilité d'y transporter les provisions et autres choses nécessaires pour les besoins d'une famille qui voudrait y résider. Effrayés par ces obstacles, les immigrants, après avoir parcouru de longues distances à la recherche de terres, et attirés ici parce qu'ils ont entendu dire qu'il y avait de bonnes terres dans Low, ont été vus assez fréquemment s'en retourner, avec une apparence de découragement pour aller trouver ailleurs l'objet de leurs recherches.

“ L'ouverture de ce chemin a réellement donné l'élan à la colonisation dans les localités qu'il a traversées. Tous les lots vacants le long du chemin ont été pris avec empressement pendant le cours des travaux, et même une partie considérable du township de Hinks, située à l'est de la Gatineau, a été prise depuis la dernière récolte, et il en sera probablement ainsi sur toute la longueur du chemin au fur et à mesure qu'il sera ouvert.

“ Le pin dans ces localités a été et continue à être exploité sur un grand pied. Il en reste encore une quantité plus que suffisante pour les besoins actuels et futurs, excepté pourtant dans Low où il en reste peu, que l'on pourrait dire de bonne qualité.

“ La mouche à blé a causé, l'été dernier, quelques dommages peu considérables et seulement au blé. Les premières récoltes, quoiqu'elles n'en aient point été exemptes, ont cependant moins souffert.

“ La première gelée qui a attaqué les plantes tendres, telles que les melons, les concombres et les patates, est survenue dans Wakefield et Low, en 1856, le 28 août, et en 1857, le 6 septembre.”

Il y a deux églises de construites sur la ligne de ce chemin : l'une à la rivière du Désert, l'autre dans le township de Wright, toutes deux catholiques. Une place d'église a été marquée dans le township de Low.

Pour autres renseignements sur la mission des Pères Oblats à la rivière du Désert, voir mon rapport de l'an dernier, page 68, version française.

COMTÉS DE PONTIAC ET OTTAWA.

Chemin d'Onslow à Masham.

Montant approprié en 1854.....\$900.00

Ce chemin n'ayant point été tracé, il était nécessaire de faire faire une exploration pour le localiser. Cette exploration fut offerte à une personne qui avait

été recommandée comme très compétente pour la faire, mais elle refusa de l'entreprendre.

A une nouvelle application auprès de personnes capables de donner des renseignements sur les chemins que l'on se proposait de faire ouvrir dans le territoire de l'Ottawa, il fut suggéré d'en différer l'ouverture pendant quelque temps, afin de procurer des renseignements plus certains sur les personnes auxquelles l'exploration, le tracé, la confection des chemins pussent être confiées; et rien n'a encore été décidé sur la ligne que devra suivre ce chemin.

COMTÉ DE PONTIAC.

Chemin du Calumet à la rivière à la Loutre.

Balance restant en 1856..... \$218.35

Ce chemin commence sur la rivière Ottawa, près de chez Brizard, vis-à-vis l'église du Calumet, et se termine au lac à la Loutre, au dépôt de Messieurs Gil-mour et compagnie, parcourant une distance de 20 milles. Il a été ouvert en 1854, en chemin d'hiver, l'espace de 12½ milles, et en 1855, plusieurs milles ont aussi été ouverts également en chemin d'hiver. Il a coûté à peu près \$64 par mille. Voir, pour plus de détails, mon rapport du 23 février 1856.

COMTÉ DE GASPÉ.

Chemin de la Péninsule à l'Anse au Griffon, et de la Péninsule à la Grande Grève.

Conducteur: DAVID PHILLIPPS.

1er Chemin.

Balance restant de l'appropriation de 1856..... \$ 19.75

Montant approprié en 1857..... 600.00

\$619.75

Montant payé..... 619.75

2nd Chemin.

De la Péninsule à la Grande Grève.

Balance restant en 1856..... \$ 5.75

Montant approprié en 1857..... 600.00

\$605.75

M. Philipps n'a fait travailler que dans le chemin de la Péninsule à l'Anse au Griffon. Ce chemin qui part de la Péninsule et se termine sur le bord du St. Laurent, a huit milles de longueur.

Le second commence aussi à la Péninsule et se termine à la Grande Grève, il a douze milles de longueur.

Le chemin de l'Anse au Griffon a été ouvert dans toute sa longueur en 1856, et 39 arpents ont été achevés dans la même année. Deux milles et ½ ont été parachevés en 1857, ce qui donne 3½ milles propres au roulage.

Onze ponts, mesurant ensemble 361 pieds de pontage, ont coûté à peu près \$163.

La confection du chemin, sans y comprendre les ponts, a coûté \$214.60 le mille.

"La colonisation," dit M. Philipps, "augmente rapidement sur ce chemin. Quatorze maisons ont été construites, cette dernière année, sur ce chemin, et plusieurs autres l'ont été sur le chemin de la Grande Grève."

Pour compléter ces deux chemins, M. Philipps croit qu'il faudrait une somme de \$3,400, sans comprendre les ponts, dont la construction est évaluée à

\$1,200; mais en faisant un changement dans un des chemins (celui de la Grande Grève probablement), M. Philipps dit qu'on épargnerait la construction de quatre ponts considérables, dont l'un seulement coûterait \$600. Pour plus amples informations, voir mon rapport de l'an dernier, page 40, version française.

COMTÉ DE GASPÉ.

Chemin de l'Anse à la Louise.

Conducteur: JOHN HURLEY.

Montant approprié en 1857	\$600
Montant payé	400
	<hr/>
Balance restant	\$200

Le chemin de "l'Anse à la Louise" est une continuation du chemin de poste de la Grande Grève, à travers une langue de terre, dans la direction du Cap Rosier et ensuite vers les établissements de "l'Anse au Griffon" et de la rivière au Renard. Il en a été complété six milles en 1857.

Il a été construit deux ponts formant ensemble 165 pieds de pontage et qui ont coûté au-delà de \$204. De plus il a été préparé du bois pour un troisième pont de trente pieds.

Je ne dois pas omettre de mentionner que bon nombre de colons, demeurant à une distance assez éloignée de ces ponts, sont venus avec leurs bêtes de somme, et ont transporté gratuitement, sur les lieux, les bois nécessaires.

M. Hurley me dit dans ses rapports, entre autres choses: "Les ponts sur ce chemin ne seront pas considérables à l'exception d'un seul qui, pour le faire solide, coûtera suivant moi de \$160 à \$200.

"Ce chemin étant de grande nécessité, je conseillerais qu'il fût construit sans délai, car sans ce pont, ce chemin est impraticable. Il y a encore plusieurs autres ponts qui, ensemble, coûterait \$520."

"Toute l'étendue de terrain que traverse ce chemin est de la meilleure qualité possible et couvert des meilleurs bois.

Cette voie ouvrirait l'accès d'un bon et vaste terrain aux habitants des lieux voisins qui sont entassés dans les petites stations des pêcheries le long de la côte. Sur ce chemin on trouve plusieurs pouvoirs d'eau qui peuvent être utilisés.

En concluant son rapport du 14 novembre dernier, M. Hurley expose que deux ponts entre l'Anse au Griffon et la rivière au Renard (deux endroits où il se fait une somme d'affaires considérables) sont dans un état de détérioration complet, et devraient être reconstruits immédiatement pour éviter des accidents sérieux.

COMTÉ DE GASPÉ.

Chemin de la Pointe St. Pierre au Chien Blanc.

Conducteur: JOHN FAUVET.

Montant approprié en 1856	\$320
" " en 1857	200
	<hr/>
	\$520
Montant payé	\$500
	<hr/>
Balance restant	\$ 20

Ce chemin qui commence à l'anse du Chien Blanc a été continué jusqu'à la Petite Pointe St. Pierre. Sa longueur projetée est de trois milles. Un mille et demi a été complété et un autre mille a été presque achevé, le tout en 1857.

Le coût du chemin complété a été d'à peu près \$200 par mille, sans compter les ponts.

Huit ponts sont à faire, d'une longueur variant de 20 à 50 pieds et qui coûteront, dit M. Fauvet, \$280

Le terrain dans les environs du chemin est généralement bon et propre à la culture, mais les bois y sont rares.

Si ce chemin était prolongé jusqu'au Bois Brûlé le (long de la rive sud de la Baie de Gaspé), distance d'à peu près trois milles et demi, il ouvrirait une belle étendue de terrain à la colonisation.

Une somme d'à peu près \$220 piastres, suivant M. Fauvet, suffirait pour compléter cette partie du chemin qu'il a commencé l'an dernier, en sus ce qu'il faudrait pour les ponts.

Deux églises sont en voie de construction dans le township de Malbaie et celui de Douglass.

COMTÉS DE GASPÉ ET DE RIMOUSKI.

Chemin de Matane au Cap Chat.

Montant approprié en 1856.....	\$240
“ “ en 1857.....	1000
	\$1240

En conséquence d'instructions reçues du département dans une lettre datée du 20 juillet dernier, j'ai dû suspendre ces travaux jusqu'à nouvel ordre.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Chemin de Paspébiac—Chemin de Centre Street, de New Carlisle.

Conducteur: WM. MACDONALD.

Montant approprié en 1856 pour ces deux chemins.....	\$520 00
Montant pris sur l'appropriation de 1857.....	259 86
	779 86

Montant payé..... \$779 86

Le premier de ces chemins commence à celui de la reine, auprès de l'église catholique de Paspébiac, et se dirige en profondeur à trois milles.

Il a été ouvert jusqu'au ruisseau Bertrand, c'est-à-dire un mille et demi.

Le second chemin s'étend depuis l'église épiscopale, dans New Carlisle, jusqu'à *New Lake*, et en profondeur à la base du township.

Il est aussi projeté de le continuer j'usqu'à l'établissement de la rivière Bonaventure, distance d'à peu près six milles.

M. Macdonald a ouvert trois milles de ce chemin.

Pour faire ces deux chemins dans l'état où ils sont, M. Macdonald a pris sur lui d'excéder d'à peu près \$280 le montant de l'appropriation.

D'après des informations obtenues à des sources très respectables, il a été établi que M. Macdonald avait agi de bonne foi et avec la plus stricte probité et, qui plus est, qu'il était désirable que l'ouvrage qu'il avait commencé dans ces deux chemins fut continué avec les fonds qui pourraient être par la suite appropriés pour des chemins dans le comté de Bonaventure, et en conséquence M. Macdonald a reçu le montant des dépenses excédant les appropriations pour ces chemins.

Comme je n'ai pas encore reçu de ce monsieur, ce que j'attribue à la lenteur des malles en bas de Québec, ses réponses à ma circulaire, il m'est impossible de donner de plus amples détails sur ces chemins.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

*Chemin de l'Eglise au Rapide Plat; Chemin à travers la ferme McCracken;
Chemin dit "Route Moreau;" Chemin dit "Route Placide Bugeole."*

Conducteur : N. CAVANAGH.

Montant approprié en 1856, pour chemins dans Hamilton...	\$480
" payé.	480

Cette somme de \$480 a été répartie d'après les suggestions du conseil municipal d'Hamilton, dans sa séance du 7 septembre, 1857, comme suit :

Pour le 1er chemin	\$320.00
" le 2nd "	40.00
" le 3ème "	40.00
" le 4ème "	80.00

\$480.00

Le chemin depuis l'église au rapide Plat a deux lieues de longueur. "On y passe," dit M. Cavanagh, "mais il est loin d'être fini; cependant, tel qu'il est, il est d'un grand avantage pour les résidents."

M. Cavanagh a employé dans ce chemin \$40 de plus que l'appropriation. Il pense qu'il faudrait une pareille somme pour l'achever.

Le second chemin, savoir, la route McCracken, pour lequel une somme de \$40 a été appropriée, n'a pas été ouvert, M. McCracken, sur la terre duquel cette route devait passer, s'étant opposé à sa confection. M. Cavanagh a cru ne devoir pas insister et a pensé qu'il pouvait employer ces \$40 sur le premier chemin, ce qui devra être un objet de considération ultérieure.

Dans le 3ème chemin, appelé route Moreau, \$40 ont été employées, et avec cette somme 10 ou 12 arpents ont été ouverts.

M. Cavanagh croit qu'il ne faudrait pas moins de \$600 pour compléter cette route.

Le terrain, le long de cette route, est bon, excepté dans quelques petites savanes qu'on y rencontre. M. Cavanagh ajoute que cette route est très nécessaire, les propriétaires n'ayant pas de chemin pour aller sur leurs terres.

Dans le 4ème chemin, route Bugeole, avec les \$80 qui y ont été dépensées, il en a été ouvert 18 arpents. Ce chemin, comme celui du rapide Plat, est de la plus grande nécessité, les habitants du second rang n'ayant aucun chemin de sortie.

M. Cavanagh croit que \$200 seraient nécessaires pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Chemin dans New Richmond.

Conducteur : JOHN DODDRIDGE.

Montant approprié en 1856.	\$600.00
Montant payé.	200.00

Balance restant	\$400.00
-----------------------	----------

Ce chemin est une voie de communication entre la 4e et la 6e concession du township de New Richmond; la moitié de cette route a été ouverte l'automne dernier.

Le terrain dans cette partie de New Richmond est très propre à former des établissements.

Le sol est riche. Les bois sont le merisier, le cèdre, l'épinette et le sapin.

Ce chemin ouvrira à la colonisation le 7e rang de New Richmond qui se

trouve entre les deux rivières, la petite et la grande Cascapédia, dont le terrain est uni.

M. Doddridge m'informe que l'on trouve auprès du chemin dont il a conduit les travaux une " substance blanche dont on se sert pour blanchir, " etc., etc. C'est probablement un carbonate de chaux. La marne aussi est, dit-il, en abondance sur le bord de deux lacs dans les environs desquels passe ce chemin.

La pierre à chaux est abondante sur les caps noirs de New Richmond.

On trouve aussi de l'ardoise et du minerai de fer sur les bords de la grande rivière Cascapédia.

M. Doddridge dit que les chemins qu'a fait ouvrir le gouvernement dans les townships voisins de New Richmond, ont été de grandes améliorations et ont donné beaucoup d'encouragement aux cultivateurs.

M. Doddridge n'est pas certain du jour où la première gelée, assez intense pour nuire à la végétation, est survenue, mais il croit que c'est au commencement de septembre dernier.

A peu près \$120 suffiraient pour compléter cette route.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Pont de Mann's Brook.

Conducteur : JOHN G. FAIR.

Balance de l'appropriation de 1855, pour le comté de Bonaventure.....	\$148 25
Montant payé.....	148 25

Cette balance a été appropriée pour construire un pont sur Mann's Brook.

Le 2 décembre dernier M. John G. Fair m'a écrit qu'il avait donné avis que le 18 novembre dernier la construction de ce pont serait donnée à l'entreprise par une criée au rabais, et qu'il ne s'est présenté aucun entrepreneur.

Conséquemment la construction de ce pont a dû être remise à un autre temps.

P. S.—Depuis que ce qui précède a été écrit, une lettre de M. Fair, reçue ici le 6 de ce mois, m'informe que ce pont a été donné à l'entreprise pour la somme de \$200 et que vu que la somme disponible n'est que de \$148, quelque intéressé s'est engagé à pourvoir au déficit.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Chemin de Fleurian.

Conducteur : L. H. LE BEL.

Balance restant de 1856.....	\$180 00
Montant approprié en 1857.....	300 00
	\$480 00
Montant payé	440 00
	\$ 40 00

Vingt arpents et demi ont été ouverts en 1856, et 52 arpents en 1857. Toute cette étendue de chemin peut être pratiquée par les voitures d'été. Trois ponts, comprenant tous trois 299 pieds de pontage, ont été construits.

Voici ce que dit, entre autres choses, M. Le Bel dans son rapport :

" Le terrain auprès du chemin est de très bonne qualité et boisé en merisier, " érable, pin, épinette. Plus de cinquante jeunes gens ont déjà pris des terres " le long et chaque côté du chemin, et je puis dire avec assurance que les terres " se prendront à mesure que le chemin se prolongera. Plus de cent lots ont été

“ pris cette année et l'année dernière dans le township Fleurian où doit aboutir le chemin, et les travailleurs sous ma surveillance ont presque tous marqué des endroits dans le dit township, qu'ils se proposent de prendre lorsque le chemin sera rendu à sa destination.

“ Ils m'ont tous dit que ces terres sont supérieures à celles qui sont actuellement occupées dans les dernières concessions établies de la seigneurie; fait que je puis constater moi-même par les connaissances que j'ai acquises de ces lieux lorsque j'ai fait l'arpentage de ce township. Nul doute que toutes les bonnes terres qui deviennent accessibles au moyen du chemin de Fleurian vont être de suite prises et occupées par les jeunes gens de ce comté, qui ne trouvent presque plus moyen de s'établir dans les seigneuries dont les terres sont ou concédées ou de mauvaise qualité.

“ Il y a, à ma connaissance, cinq maisons de bâties dans le township Fleuriau depuis un an, et je suis informé par des personnes dignes de foi, qu'il a été semé cette année plus de cent minots d'orge dans ce township, et qu'un demi lot de terre y a été vendu \$72.

“ Dans ce qui reste à faire depuis le terminus du chemin au township de Fleurian, on rencontre la rivière Neigette, sur laquelle un pont est indispensable. Ce pont devra avoir 90 pieds de pontage, et coûtera à peu près \$240.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Chemin de St. Cimon.

Conducteur: CHS. FRs. CARON.

Balance restant de 1856.....	\$ 52
Montant approprié en 1857.....	400
	\$452
Montant payé.....	452

Le chemin de St. Simon, tel que projeté, doit avoir 10 milles.

En 1857, 83½ arpents ont été ouverts, dont 23 ne sont praticables que pour les voitures d'hiver, le reste étant propre au roulage.

Son point de départ est à six ou huit arpens du front du 3e rang de la seigneurie Nicolas Rioux, et se continue à travers les 4e, 5e et 6e rangs, et quelques arpents sur le 7e rang.

Il en reste à faire 3½ milles dans la seigneurie Rioux et 1½ sur les terres de la couronne, pour atteindre le chemin que l'on se propose d'ouvrir dans une ligne parallèle au St. Laurent. Cinq ponts formant 260 pieds de pontage, et de 5 à 6 pieds de hauteur, ont été construits et ont coûté, en tout, environ £10. Il en reste encore un, de cent pieds de longueur et 7 ou 8 pieds de hauteur, à faire dans les 23 arpents défrichés en chemin d'hiver. Le chemin fait en 1856 n'est pas encore verbalisé.

Les terres que traverse le chemin sont bonnes, et M. Caron croit que celles qui sont plus en profondeur sont de meilleure qualité encore; les bois qui y croissent étant le merisier, l'érable et autres bois francs, annoncent un sol riche.

Ce chemin ouvre à la colonisation une vaste étendue de bonnes terres, et, dit M. Baron, “ si ce n'était le coût exorbitant des terres dans la seigneurie Nicolas Rioux, il serait déjà garni dans toute sa longueur de nouveaux établissements; mais aussitôt qu'il aura atteint les terrains de la couronne, la colonisation prendra un essor rapide, car alors les terres s'obtiendront à des conditions plus faciles.”

Il existe, sur le quatrième rang, un excellent moulin à farine. Il y a, de plus, d'excellents pouvoirs d'eau sur les 5e, 6e et 8e rangs.

Il y a une carrière de pierre à chaux entre les 5e et 6e rangs.

Malgré le prix élevé des terres dans la seigneurie Rioux, il y a déjà, depuis deux ans que ce chemin a été commencé, un grand nombre de colons qui ont fait des défrichements sur la 5e concession, où quelques-uns de ces colons sont maintenant résidents.

Les bois de construction ont déjà été exploités, le pin et l'épinette surtout, mais il paraît qu'il en reste assez pour répondre aux besoins de la localité.

Un fait digne de remarque et que rapporte M. Caron, c'est qu'il n'est arrivé dans les environs de ce chemin aucune gelée nuisible à la végétation, depuis qu'on sème (depuis 5 ans.)

Dernièrement l'autorité religieuse a érigé en paroisse les 3e, 4e, 5e et 6e rangs de la seigneurie Nicolas Rioux.

Le coût de ce chemin a été, terme moyen, de \$160 par mille.

Pour atteindre le chemin parallèle au St. Laurent, mentionné plus haut, il faudrait un nouvel octroi de mille piastres.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de Bégon.

Conducteur: THOMAS P. PELLETIER.

Montant approprié en 1857..... \$500 00

“ payé..... 500 00

La longueur projetée de ce chemin est de 30 milles; 18 milles en ont été tracés. Son point de départ est la ligne de division entre le township Bégon et la seigneurie des Trois Pistoles; deux milles et six arpents ont été ouverts en 1857: 50 arpents ont été parachevés de manière à servir aux voitures d'été, et 12 arpents ont été ouverts seulement.

Dans la seigneurie des Trois Pistoles, il y a deux milles de chemin à faire pour communiquer avec celui commencé dans le township Bégon.

Le coût par mille en a été de \$184, sans y comprendre les ponts.

Trois ponts, dont un de 93 pieds de pontage, ont été construits.

Le terrain dans Bégon est regardé par M. Pelletier comme étant d'une qualité supérieure, quoique les bois dominants soient l'épinette, le pin, le sapin et le bouleau.

Il y a quelques pouvoirs d'eau aux environs du chemin.

M. Pelletier croit que \$1600 piastres suffiraient pour compléter la partie de ce chemin qui a été tracé, et qu'il faudrait à peu près une somme égale pour faire les 12 milles qui n'ont pas encore été explorés ni tracés. Jusqu'au moment où on a commencé à ouvrir ce chemin, la colonisation dans ce township avait fait peu de progrès, mais depuis beaucoup de jeunes défricheurs y ont commencé des établissements.

Les bois propres au commerce, principalement le pin, ont été exploités dans la partie que traverse ce chemin, mais M. Pelletier pense qu'il en reste suffisamment pour les besoins actuels et futurs de la localité.

Il n'y a pas encore d'église de construite dans le township de Bégon, mais le lieu où elle doit l'être a été établi.

M. Pelletier dit que la valeur de la propriété foncière dans Bégon a augmenté de 25 pour 100 depuis que l'ouverture de ce chemin a été commencée.

M. Pelletier m'a fait sur ses travaux un excellent rapport dont je crois devoir citer l'extrait qui suit:

“ Ce chemin est d'une consistance solide et d'une surface accidentée de quatre collines à pente douce. Sur cette distance il y a six arpents de pontage et seize arpents de fossés. Environ deux milles sont propres aux voitures à roues; cependant, il ne peut encore être d'aucune utilité durant l'été, vu que la route de la quatrième concession de la seigneurie des Trois Pistoles, qui conduira à ce township, n'est pas encore faite.

“ Les habitants de cette concession, qui sont nombreux et encore pauvres, ayant déjà ouvert une route sur la troisième concession, n'ont pas les moyens d'ouvrir celle qui nous prive aujourd'hui de la partie faite du chemin de Bégon.

“ Le sol de ce township, qui a été arpenté à une profondeur de dix-huit milles, est tout cultivable et d'une qualité supérieure, à commencer à la quatrième concession ; et il n'y a aucun doute que si ce nouveau chemin de colonisation est continué incessamment, le township de Bégon sera en peu d'années un riche township agricole.

“ Les cultivateurs m'ont dit avoir récolté l'an dernier, de 1,000 à 1,500 bottes de foin, et de 250 à 400 minots de grain. Pour ma part, je puis dire que j'y ai vu des champs de la plus belle apparence et de riches prairies.

“ Vous me permettez d'ajouter, pour vous donner une idée de l'urgente nécessité de ce chemin, qu'il y a déjà onze ans que le premier colon alla s'y établir ; d'autres l'habitent depuis cinq et six années, sans parler du grand nombre qui ont commencé des défrichements depuis qu'il y a un chemin en voie de confection. Ainsi, pendant des années, ces vaillants défricheurs ont été obligés de porter sur leur dos, leurs provisions, leur grain de semence, en un mot, toute chose indispensable à un nouveau colon.

“ C'est sur le haut de ce township qu'existent les plus belles sucreries du comté de Témiscouata ; aussi, malgré le manque de communication jusqu'à ce jour, on y fait, chaque année, de 80,000 à 100,000 livres de sucre.

“ La partie inférieure du township est boisée de pin, sapin, épinette, merisier et bouleau. Il y a aussi plusieurs pouvoirs d'eau, dont l'un sera utilisé, je pense, dès le printemps prochain.

“ Aussitôt que le chemin sera ouvert jusqu'aux principaux établissements, sur la quatrième concession, on se propose d'y demander une chapelle.”

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de l'Isle Verte.

Conducteur : J. ET. FRASER.

Montant approprié en 1857.....	\$300.00
Montant payé	260.00

Balance restant.....	\$ 40.00
----------------------	----------

La longueur du chemin ouvert en 1857, par M. Fraser, est de quarante-quatre arpents, sur une largeur de douze à quinze pieds.

Il a aussi construit quatre ponts dont les pontages s'élèvent à 217 pieds, et fait 1604 pieds de pontages, dont la plus grande partie est sur lambourdes.

Les réponses de M. Fraser à ma circulaire ne me sont pas parvenues, de sorte que je ne puis donner autant de détails sur ce chemin que je l'aurais désiré.

Néanmoins, dans son rapport du 9 septembre, M. Fraser dit “ qu'une partie du terrain que traverse ce chemin est sur un monticule, dont la surface est couverte de cailloux, etc., etc.

“ Cependant, le bois y est de diverses sortes et d'une hauteur à faire croire que le sol est de la meilleure qualité.”

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de St. Eloi.

Conducteur : CHS. THÉRIAULT.

Montant approprié en 1857.....	\$300.00
Montant payé.....	300.00

La longueur projetée de ce chemin est d'environ cinq milles et doit traverser

une partie du township de Denonville, situé en arrière de St. Eloi. Un mille et demi en a été complété de manière à être praticable pour les voitures d'été, et environ deux milles de plus peuvent servir aux voitures d'hiver. Ce chemin est une continuation de celui ouvert par M. Lepage.

La partie de chemin que M. Thériault a parachevé a coûté \$207.40 par mille sans y comprendre les ponts. Il y a un pont à faire sur la rivière Mariquaiche.

D'après les connaissances qu'a M. Thériault des terrains que traverse ce chemin et de ceux qui lui sont adjacents, il croit qu'il y a à peu près une lieue carrée de terrain de la meilleure qualité et sur lequel le chemin passe, et que si sa longueur projetée était complètement ouverte, on en rencontrerait encore autant. Le terrain est cependant un peu rocheux.

Les 1er, 2ème et 3ème rangs du township Denonville sont de moindre valeur, et c'est du 4ème rang et en allant dans les profondeurs du township que l'on trouve les meilleures terres. Sur ces meilleures terres les bois francs, tels que l'érable et le merisier, sont les plus abondants.

Il existe un excellent pouvoir d'eau sur la rivière Mariquaiche, et un autre sur le ruisseau "Ferré," auprès du chemin. Il en existe encore d'autres sur la rivière Sénescoupe, à deux milles de l'extrémité du chemin (tel que projeté) de St. Eloi.

Sur la rive nord de la rivière Mariquaiche, on trouve une carrière de pierre à chaux.

Jusqu'à ce que M. Thériault ait commencé ses travaux, la colonisation dans le township Denonville, avait fait peu de progrès, mais il ajoute que depuis qu'on a entrepris de faire un chemin qui donne lieu de croire qu'on atteindra les bonnes terres du township le nombre des colons s'est augmenté.

Les bois de construction, le pin surtout, ont été exploités partout sur la ligne de ce chemin, sur les terrains adjacents et même au-delà du township Denonville. Il en resterait cependant assez pour les besoins des colons si les chantiers étaient discontinués.

M. Thériault croit que \$800 suffiraient pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE TEMISCOUATA.

Chemin de Viger.

Conducteur: Ls. MICHEL LAPOINTE.

Balance restant de 1856.....	\$300.00
Montant approprié en 1857	600.00
	\$900.00
Montant payé	900.00

Les réponses de M. Lapointe à ma circulaire ne m'étant pas encore parvenues, je ne puis donner de détails sur ce chemin.

Il apparaîtrait, cependant, d'après les rapports de M. Lapointe, qu'il aurait fait au-delà de 3 milles de ce chemin en 1857.

Il a aussi construit 9 ponts, mesurant ensemble 203 pieds de pontage.

Extrait d'un rapport de M. Lapointe :

"Je ne vois rien à ajouter à ce que j'ai dit dans mes rapports pré cédents sur la qualité du sol. Quant à ce que je connais personnellement, la huitième et la neuvième concessions sont composées de bonnes terres. Et par le rapport des personnes qui connaissent les terres les plus éloignées, principalement de celles qui exploitent les sucreries situées sur les 10ème, 11ème et 12ème concessions, il n'y a pas un pouce de terre inférieure dans tout ce parcours de terrain, partant du pont sur la Mariquaiche jusqu'au lac Témiscouata, à celles que j'ai exploitées moi-même."

COMTÉ DE TEMISCOUATA.

Chemin de Whitworth.

Conducteur : N. MIVILLE.

Balance restant de 1856.....	\$ 400
Montant approprié en 1857.....	1000
	<hr/>
	\$1400
Montant payé	1400

Ce chemin, dont le point de départ est le 13ème lot du 3ème rang de Whitworth, et dont le chemin du lac Témiscouata doit être le terme, aura de 12 à 15 milles de longueur.

Environ 4 milles et 2 arpents ont été ouverts l'an dernier.

Aucune partie de ce chemin n'a été parachevée ; cependant, quatre milles sont praticables pour les voitures d'été ; le reste ne l'est que pour les voitures d'hiver.

Le coût de ce chemin a été de \$280 à \$300 par mille.

Trois ponts ont été construits, dont l'un de 141 pieds de pontage, un autre de 86 pieds, et le troisième de 44 pieds. Le premier a coûté \$100, le second \$40, et le troisième \$20.

Dix arpents ont été pontés ou fascinés.

Les 3ème, 4ème, 5ème, 6ème et 7ème concessions de Whitworth sont rocheuses, mais le sol en est bon. On y trouve le pin, l'épinette, le cèdre, le sapin, le bouleau, le frêne, et l'aulne dans les bas-fonds.

Les 8ème, 9ème, 10ème, 11ème et 12ème concessions sont d'une qualité supérieure, et bien boisées en érable, merisier, hêtre, etc.

Un bon nombre de lots situés sur le chemin sont déjà pris par des jeunes gens. Il y en a même de pris aussi sur la 9ème concession, quoique le chemin ne soit pas encore ouvert jusque là. "ce qui prouve, dit M. Miville, la bonne disposition de nos jeunes gens à coloniser, lorsque le gouvernement fait faire des chemins qui se dirigent vers d'aussi belles terres que celles dont j'ai parlé."

M. Miville pense que ce chemin peut être continué jusqu'au chemin du lac Témiscouata sans de grandes dépenses ; il pense qu'une somme de \$2,400 à \$4,000 serait suffisante pour confectionner le chemin jusqu'à ce point.

La colonisation a progressé d'une manière remarquable dans le township de Whitworth.

La paroisse de Ste. Modeste, faisant partie de ce township, commence déjà à ressembler à une ancienne paroisse par le nombre et l'état de ses fermes.

Les bois ont été exploités dans ce township et ceux qui l'avoisinent, par des spéculateurs. Le bois de pin est celui qui a été le plus exploité, ensuite l'épinette, et enfin le sapin. Il en reste encore en petite quantité, d'une qualité inférieure, et qui pourra peut-être suffire aux besoins actuels et futurs des lieux.

"Je ne puis m'empêcher, dit M. Miville, de vous observer que, pour l'avantage de la colonisation, il aurait bien mieux valu que ce commerce n'eût jamais eu lieu.

"Dans le township que j'habite, ainsi que dans les townships adjacents, ajoute M. Miville, il ne gèle pas plus tôt que dans les seigneuries qui les avoisinent (situées sur le bord du St. Laurent). C'est au commencement d'octobre que surviennent les premières gelées dans les bas-fonds."

Il y a une chapelle nouvellement construite dans le township Viger, sous l'invocation de St. Epiphane.

La valeur de la propriété foncière dans Whitworth et les townships voisins, paraît avoir augmenté d'un tiers depuis ces dernières années.

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin de Pohénégamook.

Conducteur: JOSEPH ROY.

Montant approprié en 1857.....	\$1,200 00
Do payé	1,194 15

Balance restant.....	\$ 5 85
----------------------	---------

La longueur de ce chemin est de 29 milles, y compris ses deux embranchements de Ste. Hélène et St. Alexandre.

Dans mes précédents rapports, j'ai donné de bien amples détails sur ce chemin ainsi que sur les bois et les sols qui se trouvent sur sa ligne et dans ses environs. Et je prends la liberté d'y référer.

Dans le cours de l'été dernier, trois milles de ce chemin, dans l'embranchement de St. Alexandre, ont été parachevés, et deux milles et un quart l'ont été dans la partie du chemin proprement dite de Pohénégamook. De plus, un quart de mille a été simplement ouvert.

L'étendue du chemin maintenant ouvert et complété est de 19 $\frac{1}{4}$ milles, savoir: 2 $\frac{1}{2}$ milles dans le township de Pohénégamook, 6 milles dans celui de Parke, et 3 $\frac{4}{5}$ dans la seigneurie de la rivière du Loup, et 7 milles dans Bungay.

L'embranchement de St. Alexandre est complété dans toute sa longueur qui est de 9 $\frac{1}{2}$ et 6 milles ont été aussi parachevés dans celui de Ste. Hélène.

Le coût de ce chemin, terme moyen, est de \$260 par mille.

Douze ponts, formant ensemble une longueur de 351 pieds, ont été construits en 1857 et ont coûté \$180 ; il en reste encore quatre à faire.

L'embranchement de St. Alexandre est la seule partie de ce chemin qui ait été verbalisé.

Aux renseignements que j'ai donnés dans mes précédents rapports, M. Roy me fournit l'occasion d'ajouter que le lac Pohénégamook communique avec la rivière St. Jean, par une petite rivière navigable.

Il y a beaucoup de bois propres aux constructions rurales et au commerce dans les townships ci-dessus nommés. Le pin en a cependant été enlevé en plus grande partie ; mais il reste assez de tous autres bois pour les besoins des colons.

M. Roy croit que la somme de \$4,400 serait nécessaire pour compléter ce chemin et construire les ponts, dont un sur la rivière du Loup.

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin de Woodbridge.

Conducteur: J. BTE. MARTIN.

Montant approprié en 1857.....	\$400 00
do payé	392 77

Balance restant.....	\$ 7 23
----------------------	---------

L'ouverture de ce chemin a été commencée en 1853, sous la surveillance immédiate de l'hon. commissaire des terres, et continué en 1854, sous la mienne.

Ce chemin commence à la 5ème concession de la seigneurie de Kamouraska et a été ouvert (mais non complété) en 1854 jusqu'au milieu du 3ème rang de Woodbridge.

En 1857, il en a été amélioré 1 mille, 30 chaînes et 87 mailles, et près d'un demi mille a été complètement fini.

Toute l'étendue de Woodbridge est propre à l'agriculture. La partie la plus basse est couverte de bois mêlé, mais sur la partie supérieure, l'érable est le bois dominant et le sol y est d'une qualité supérieure.

“ Ce township offre de grands avantages à la colonisation, dit M. Martin, “ par sa proximité des anciens établissemens et par la qualité de son sol,” et il recommande sa continuation en profondeur, vu que les terres y sont d’une qualité supérieure.

Il existe plusieurs pouvoirs d’eau, près du chemin.

Malgré le mauvais état du chemin causé par défaut d’entretien, la colonisation a progressé dans Woodbridge.

Le coût de ce chemin est d’à peu près \$400. par mille.

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin du Mont-Carmel.

Conducteur : M. NICOLAS BOUCHER.

Balance restant de 1856	\$120-00
Montant approprié en 1857	800-00
	920-00
Montant payé.....	905-88
	\$14-12

D’après les excellents rapports que m’a transmis M. Boucher et autres renseignemens, ce chemin conduirait à une étendue de terre très avantageuse pour la colonisation.

Voir mes rapports sur les travaux de 1854, 1855 et 1856, dans lesquels j’ai donné des détails longs et très intéressants, extraits de ceux que m’a transmis M. Boucher, sur les terrains et les bois, etc, etc., que l’on trouve sur le chemin du Mont-Carmel et dans ses environs.

A part un détour de six arpents et demi de long que M. Boucher a fait faire dans le chemin, pour éviter un obstacle sérieux, et la construction de deux ponts, chacun de 50 pieds de pontage, M. Boucher n’a été employé qu’à parachever ce qui, dans ce chemin, n’avait été qu’ébauché ou incomplètement fait dans les années précédentes. Il a eu aussi à s’occuper à égoutter le chemin en quelques parties.

“ En suivant les rives du lac, le nouveau chemin dont j’ai recommandé l’ouverture, dit M. Boucher, ne sera que de quatre milles, sur le sol le plus uni et le plus propre à l’ouverture d’une bonne voie de communication. Il ne s’y rencontre pas une seule côte, et partout les terres sont propres à la culture.

“ M. Desrochers, arpenteur provincial qui divise actuellement en lots le township “ Chapais, ” où se trouvent le chemin et le lac, approuve et recommande fortement la continuation du chemin dans cette direction.

“ Comme je l’ai déjà dit dans mes rapports précédents, l’espace qui se trouve entre les deux rivières du Loup est à peine praticable pour les voitures d’été. Il reste à faire là beaucoup d’ouvrage. Il y a d’énormes pierres à casser et une grande partie du chemin à niveler. Ces travaux sont les premiers qui devront être faits, vu que cette partie de la route est la plus rapprochée des anciens établissemens et la plus fréquentée.

“ Je pense qu’il faudra deux cents louis pour terminer le tout, y compris quelques ouvrages indispensables du côté du sud du pont de la Grande Rivière du Loup qui devront également être repris et faits plus solidement. C’est un sol bas qu’il faudra soulever au moyen de fascines et de terre prise de chaque côté dans les fossés.

“ Dans l’estimé ci-dessus l’ouverture du chemin le long du lac n’est pas comprise.”

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin en arrière de Ste. Anne Lapocatière.

Conducteur : MAURICE BOSSE.

Montant approprié en 1856	\$800 00
do do en 1857.....	400 00
	\$1200.00
Montant payé.....	924.75

Balance restant.....	\$ 275.25
----------------------	-----------

Le chemin Chapais, en arrière de Ste. Anne, part de la ligne qui sépare les terres de Charles Dubé et Bruno Ouellet, entre les 2e et 3e rangs du township d'lxworth, traverse ce township ainsi que celui de Chapais, et se termine à la ligne provinciale.

Sa longueur est de 22 $\frac{3}{4}$ milles Il en a été ouvert, l'an dernier, 4 milles et 16 arpents qui peuvent servir aux voitures d'été, quoique difficilement, en conséquence du défaut d'égoût.

Le coût en a été d'à peu près \$280.

Il a été fait quelques ponts peu considérables, mais il en reste un à faire, d'environ 100 pieds de long, sur la rivière Ouelle.

Voici les renseignements que donne M. Maurice Bossé sur les terrains adjacents à ce chemin :

“ Depuis ce chemin jusqu'au township de Woodbridge, en courant vers le nord-est, les terrains jusqu'à la ligne provinciale sont tous propres à être défrichés et sont richement fournis de pins et autres bois. Il y a aussi plusieurs érablières qui sont exploitées comme sucreries ; mais depuis le dit chemin en courant au sud-ouest, il y a des terres rocheuses avec plusieurs côteaux, en gagnant Ashford, sur une profondeur d'environ quarante arpents, et cette partie est bien propre à être défrichée ; mais elle est fournie de bois de commerce, tels que pin, épinette, et il s'y rencontre aussi de belles sucreries, dont une partie est actuellement exploitée ; et excepté cette partie rocheuse et ondulée, le terrain jusqu'à la ligne provinciale est uni et propre à être mis en culture.

“ Il y a sur les terres de la couronne, et à une distance d'à peu près un mille au sud-ouest du chemin ouvert l'année dernière, un puissant pouvoir d'eau sur lequel se trouve un moulin à scie, bâti il y a plusieurs années, qui a fourni beaucoup de planches et de madriers au commerce, mais qui a été négligé depuis quelque temps, parce que le propriétaire n'ayant pas les moyens d'ouvrir un chemin de roulage pour y communiquer pendant l'été, ne pouvait descendre le bois qu'en hiver, ce qui causait du retard à cette exploitation. Il y a sur la même rivière deux autres pouvoirs d'eau, capables d'alimenter des moulins à farine ou autres manufactures.”

Les colons, avec l'aide de M. le curé de Ste. Anne, ont construit, l'an dernier, dans le township d'Ashworth, une église dans laquelle on célèbre les offices tous les dimanches.

M. Bossé estime à \$1,600 la somme nécessaire pour achever ce chemin.

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin d'Elgin.

Conducteur : P. G. VERREULT.

Balance restant de 1856.....	\$ 59.95
Montant approprié en 1857.....	1200.00
	\$1259.95
Montant payé	1259.95

La longueur projetée de ce chemin est de 26 milles.

Deux milles et seize arpents ont été ouverts en 1857.

La longueur totale ouverte et praticable pour les voitures d'été est de onze milles, mais il est ouvert pour les voitures d'hiver dans tout le reste de son étendue.

Il suit la ligne de division entre les townships Ashford, La Fontaine et Dionne d'un côté, et de ceux de Fournier, Garneau et Casgrain de l'autre côté.

Le point de départ de ce chemin est en arrière de la seigneurie St. Roch sur le lot No. 27, du 1er rang d'Ashford, et il se termine à la ligne provinciale. La partie parachevée se termine au sud du petit lac Noir.

Le coût de tout ce qui a été parachevée est de \$560, terme moyen, par mille, sans les ponts.

Il n'est pas verbalisé,

M. Verreault pense qu'il faudrait encore \$11,800 pour le compléter.

La plus grande partie des lots situés sur le chemin sont pris; les défrichements y sont commencés et les maisons y ont été construites.

Le pin a été beaucoup exploité dans les townships ci-dessus nommés; il en reste peu.

"Les personnes établies sur le chemin d'Elgin," dit M. Verreault, "sont satisfaites de leurs récoltes de grains et de patates, qui n'ont nullement souffert de la maladie ni de la gelée."

Ce qui prouve le progrès dans les environs du chemin ainsi que l'augmentation de la population, c'est qu'on bâtit actuellement une église au 4ème rang de St. Roch, et qu'une autre a été construite, l'été dernier, au 3ème rang de St. Jean Port Joli.

Quant à la qualité des bois et des terrains, voyez mon premier rapport, page 26, version française.

"Les accidents du terrain," dit M. Verreault, "sont rares à ce point que la route, une fois terminée, s'étendra en ligne droite l'espace de dix lieues. Ce sera, me dit M. Fournier, M. P. P., la route la plus droite de la province.

"De nouveaux abattis ont été faits cette année. M. E. Morin, établi sur les bords du lac Noir, a fait cet automne une très belle récolte.

"La nouvelle que le gouvernement allait faire ouvrir une route parallèle au fleuve, à une certaine distance dans les terres, paraît vivement intéresser les gens et les encourager à ouvrir de nouveaux établissements.

"La route Elgin se prolonge en chemin d'hiver jusqu'à la ligne frontière, et de là jusqu'aux établissements de M. Carey, sur la rivière St. Jean. L'année dernière, M. Carey a récolté, me dit-on, 900 minots d'avoine. Lorsque le grand chemin parallèle que le gouvernement paraît avoir intention de faire construire sera ouvert, et que la route Elgin aura ouvert une communication avec la rivière St. Jean, il est permis d'espérer que dans un avenir prochain, cette route sera pour nos endroits un débouché important de commerce et de colonisation."

COMTE DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Pierre.

Conducteur: ANTOINE TALBOT.

Balance de l'appropriation de 1856.....	\$117 30
Montant approprié en 1857.....	800 00
	\$917 30
do payé.....	904 5
Balance restant.....	\$ 13 25

En 1857, deux milles et demi ont été ouverts, ce qui, joint à ce qui a été fait antérieurement, donne maintenant à ce chemin une étendue de deux lieues et demie, moins cinq arpents, dont $2\frac{1}{2}$ milles sont praticables pour voitures d'hiver, et le reste pour les voitures à roues, suivant le dernier rapport de M. Talbot qui, l'an dernier, a amélioré une partie du chemin déjà ouvert.

“ La colonisation a fait des progrès considérables, dit M. Talbot, dans Armagh et Montminy depuis l'ouverture de ce chemin.”

M. Talbot est aussi un de ceux qui disent que la mouche à blé est inconnue dans les nouveaux établissements. Il prétend qu'elle n'a point encore été vue dans les townships d'Armagh et Montminy.

D'après les renseignements qui me sont donnés, il paraîtrait que la valeur de la propriété foncière (occupée je suppose) aurait augmenté depuis ces dernières années de 100 pour cent.

M. Talbot croit qu'il faut \$2,400 pour compléter ce chemin.

Pour plus amples informations, voir mon rapport de l'an dernier, page 48, version française.

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Thomas.

Conducteur : EUCHER DION.

Balance de l'appropriation de 1856.....	\$ 920	00
Montant approprié en 1857.....	1600	00
		2520 00
Do payé.....	2493	43
		26 57

Le point de départ de ce chemin est le chemin de la deuxième concession de St. Thomas.

Il était projeté de le terminer à la base du township Montminy sur le 7ème lot, distance d'à peu près $13\frac{1}{2}$ milles. Mais l'étendue considérable d'excellent terrain qui s'étend, assure-t-on, du terme projeté de ce chemin jusqu'à la ligne provinciale, sont de puissantes raisons de le prolonger jusqu'à ce dernier point.

En 1856, six milles avaient été ouverts, dont quatre n'étaient praticables que pour les voitures d'été et le reste pour les voitures d'hiver seulement. En 1857, M. Dion a complété $5\frac{1}{2}$ milles de ce chemin et en a ouvert $1\frac{1}{2}$.

Le chemin *parachevé* a coûté \$560 par mille, sans comprendre les ponts; et 7 ponts formant ensemble 179 pieds de pontage ont coûté \$170.70cts.

Quatre milles ont été complétés dans la seigneurie Patton et $1\frac{1}{2}$ mille dans le township d'Ashburton.

D'après les renseignements que me donne M. Dion, le terrain que traverse cette route serait impropre à la culture, jusqu'au 11ème mille, où l'on rencontre beaucoup de bonne terre.

Il paraîtrait cependant qu'il se trouverait à trois quarts de lieues du chemin et à l'ouest, sur la 5ème concession de St. Thomas, je suppose, (le nom de la seigneurie ou township est omis dans les renseignements qui me sont donnés,) une étendue assez considérable de bon terrain.

Malgré le défaut de chemin, le township Montminy a augmenté au moins des deux tiers depuis quatre ans.

Ashburton s'ouvre rapidement par la société de colonisation de Québec, qui doit faire une forte semence au printemps prochain, et qui fait des vœux ardents pour obtenir, dans le cours de l'été prochain, la confection de ce chemin jusqu'à ses établissements.

Les colons d'Ashburton à la tête desquels se distingue cet ami zélé, actif et intelligent de la colonisation, M. Stanislas Drapeau, méritent sans doute une aide aussi efficace que leurs efforts sont exemplaires et dignes d'encouragement.

La première gelée nuisible à la végétation dans Ashburton et Montminy a eu lieu, en 1857, vers le 15 ou le 20 septembre; presque tous les grains étaient alors hors de danger.

M. Dion croit que pour compléter les 12 premiers milles, il faut une somme de \$560 par mille.

Depuis que ce qui précède a été écrit, M. Drapeau a eu la bonté de me faire parvenir, à ma requisition, les détails qui suivent, sur les établissements qu'a commencés dans Ashburton, la "société de colonisation des ouvriers de Québec."

"Ce canton, qui est arpenté maintenant, contient 314 lots; il a neuf rangs. "La route des commissaires appelée aussi "chemin des Anglais" le traverse "d'un bout à l'autre; les héritages sur cette route ont le fronteau au chemin. "Il y a 86 lots. La petite rivière du Sud, qui se trouve placée entre les 6ème et "7ème rangs, sert aussi de bornage aux 64 lots qui y sont. La réserve est en "cet endroit, sur les lots 18, 19, 20 et 21, au sud de la rivière.

"La société de colonisation des ouvriers de Québec, est placée de chaque "côté de la route ainsi que sur la rivière, en forme de croix. Cent cinquante "acres ont été défrichés et seront brûlés ce printemps et ensemencés en partie. "On espère faire défricher 300 acres nouveaux dans la saison prochaine.

"Plusieurs colons doivent s'y établir dans le courant de l'année.

"Il me paraît tout naturel de vous parler un peu du "chemin des Anglais."

"C'est en vain qu'on s'efforcera de coloniser les terres et d'y envoyer des "familles s'il n'y a pas de route pour y parvenir. Dans notre canton d'Ashburton "il est vrai, il y a bien un chemin, mais aucune voiture n'y peut passer avec une "charge quelconque, tant est affreux l'état du chemin.

"L'améliorer, sera donc de la part du gouvernement un acte de justice très "pressant, puisqu'il aidera puissamment une société de plus de 150 membres "qui travaille énergiquement à pousser vers l'agriculture un nombre assez con- "sidérable d'ouvriers qui sont sans avenir et souvent exposés à manquer d'ouvrage "dans nos villes; en même temps que cette route est indispensable aux colons "de Montminy placés au-dessus de notre township.

"Je désire attirer votre attention davantage.

"L'année dernière il a été commencé une nouvelle route, dans notre canton; "d'après les informations que j'en ai reçu, on y dépensera beaucoup plus "d'argent qu'on n'en aura de résultats satisfaisants.

"Les travaux sont actuellement rendus au 2nd rang. A mon avis, il serait "plus profitable d'arrêter là, suivre le cordon de ce 2nd rang pour aller rejoindre "l'ancien chemin des "Anglais" et l'améliorer dans le restant de sa longueur "avec cet argent. Il est préférable de n'avoir qu'une seule route qui soit bonne, "que deux mauvaises.

"D'ailleurs, en persistant à continuer ce chemin à travers le township, il "faudra traverser plus d'une lieue de terres incultes qui n'ont même pas été jugées "dignes d'être arpentées; elles sont situées dans la partie est du canton et com- "prennent les rangs 3, 4, et 5."

COMTE DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh.

Conducteur: PIERRE DAGNAULT.

Montant approprié en 1857.....	\$600 00
Do. payé	\$600 00

Ce chemin a son point de départ au sud de la rivière du Sud, dans la seigneurie St. Valier, et est un prolongement d'une route dite route des Commissaires,

et se continue jusqu'au delà de la Fourche du Pin, dans une direction à peu près sud-est.

Sa longueur projetée est de huit milles.

Environ 3 milles ont été ouverts en 1857. Cinq milles sont maintenant praticables pour les voitures à roues et un mille de plus pour les voitures d'hiver. Cette route est ouverte dans la seigneurie de St. Valier et le township d'Armagh. Mais M. Dagnault dit qu'il n'a pu déterminer quelle partie a été faite dans la seigneurie et quelle autre dans Armagh.

Le coût par mille, sans comprendre les ponts, a été de \$520.

Ce chemin n'a pas été verbalisé par les autorités municipales.

Le terrain que traverse ce chemin est de terre jaune et de bonne qualité, quoique rocheux. Les bois qui y croissent sont l'épinette, le sapin, l'érable et le merisier. Les terrains adjacents sont à peu près de même qualité.

Cette route est la seule qu'aient les colons d'Armagh et de Mailloux pour sortir directement de l'intérieur et communiquer avec les anciens établissements. Elle devra beaucoup favoriser la colonisation d'une étendue considérable de bons terrains qui ne sont pas encore occupés.

“ Les colons d'Armagh et de Mailloux dit M. Dagnault, ont considérablement augmenté les défrichements.

“ Les bois propres au commerce ont été exploités dans les localités par ce chemin et dans ses environs.

“ Il s'y manufacture actuellement une grande quantité de billots d'épinette qui alimentent les scieries de M. Patton, de St. Thomas.

“ Il reste encore beaucoup de ce bois; mais le pin y est rare.

“ La mouche à blé y est à peu près inconnue. *L'échardage* seul produit quelque dommage.

“ Le blé et toutes autres espèces de grains y croissent vigoureusement et réussissent bien.

“ L'an dernier il a été construit une chapelle dans St. Cajetan, dans le township d'Armagh, sous la direction des autorités religieuses.”

M. Dagnault croit que l'augmentation de la propriété foncière dans Armagh et Mailloux a été à peu près de moitié.

M. Dagnault croit qu'il faudrait près de \$3,600 à \$4,000, pour compléter ce chemin.

COMTE DE BELLECHASSE.

Chemin de Buckland.

Conducteur: ELIE AUDET.

Balance de l'appropriation de 1856.....	\$ 280
Montant approprié en 1857	1000
	1280
Montant payé	1280

Dans mes rapports précédents, j'ai donné d'amples informations sur la qualité du terrain et des bois à travers lesquels passe ce chemin.

Deux milles et 22 arpents et 5 perches ont été parachèvés en 1857; 9 milles et 5 perches, en comprenant ce qui a été fait dans les années précédentes, sont maintenant parachèvés et propres au roulage.

Vingt arpents de ces 9 milles et 5 perches de chemin complétés, sont dans la seigneurie de Livaudière, et 8 autres milles, 8 arpents et 5 perches dans le township de Buckland.

Le coût de ce chemin est d'à peu près \$612 par mille, sans comprendre les ponts. Il a été construit, sur toute l'étendue du chemin, 65 ponts dont la longueur est de 586 pieds, et qui ont coûté \$690.

Il en est un dont M. Audet recommande fortement la construction, savoir : sur la fourche du nord-ouest, dans le township Mailloux, et dont le coût n'excéderait probablement pas \$400 ; cette amélioration serait, selon M. Audet, de la plus haute importance. Etant pratiquée sur la grande voie de communication entre les townships Buckland, Mailloux et Montminy, elle devra diminuer de 30 milles la distance que parcourent les voyageurs lorsqu'ils vont de Buckland à Montminy.

Le chemin de Buckland n'a point été verbalisé.

Si ce chemin était continué jusqu'à la rivière St. Jean, distance d'à peu près 36 milles, il ouvrirait un accès à une étendue de terrains magnifiques, que M. Audet estime à 630 milles en superficie.

Les pouvoirs d'eau sont très nombreux sur la " Branche du Pin," l'a " Branche du Nord-Ouest " et " Da-aquam ; " cette dernière rivière est remarquable par l'immense quantité de poisson qu'on y trouve.

Les établissements progressent toujours dans les townships de Buckland et Mailloux.

Dans le premier, il a été construit deux moulins à farine, quatre scieries, une potasserie et une perlasse.

Les bois de commerce ont été exploités dans les townships de Buckland et Mailloux et leurs environs ; ce qui en reste ne suffira pas pour les besoins actuels et futurs des localités, ni à celles qui sont adjacentes à la rivière Da-aquam.

La mouche à blé n'a causé, dans les townships que traverse ce chemin, aucun dommage, depuis que les colons s'y sont établis.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Pont de St. Raphaël.

Conducteur : LS. DALLAIRE.

Montant approprié en 1857.....	\$200 00
" payé.....	160 00
Balance restant.....	\$ 40 00

La construction de ce pont n'ayant pas été complétée par les personnes tenues de le faire, la somme de \$200 a été accordée dans l'intention de le parachever. Les travaux ont été commencés par M. Dallaire, mais le 7 septembre dernier, ce monsieur m'a écrit que la rivière n'étant pas encore prise, il avait, d'après l'avis de M. le Dr. O. C. Fortier, M. P. P., cru devoir remettre ses travaux à un temps où la glace lui permettra de travailler plus facilement.

Je m'attends prochainement à recevoir un rapport sur ces travaux.

COMTÉS DE DORCHESTER ET BELLECHASSE.

Chemin de Frampton à Buckland et Ware.

Conducteur : JOHN DILLON.

Montant approprié en 1856	\$600 00
" payé.....	394 65
Balance restant.....	\$205 35

Ce chemin, qui devait partir du chemin existant entre les 10^e et 11^e rangs de Frampton, n'a cependant été commencé qu'à la ligne de séparation entre les town-

ships de Frampton et Buckland et au poteau qui sépare les 32e et 33e Nos. du 2e rang. Pour bien comprendre cette désignation, il faut se rappeler qu'il n'existe pas de 1er rang dans Buckland.

La raison pour laquelle le chemin n'a pas été ouvert sur la 11e concession de Frampton, c'est qu'il a été démontré qu'il y aurait plus d'avantage à le construire sur cette concession, dans une direction différente de celle qui a été d'abord adoptée.

Deux milles et demi de ce chemin ont été complétés en 1857, et sont praticables pour les voitures à roues. Ce qui a été fait de chemin traverse en ligne droite les 2e, 3e et une partie du 4e rang de Buckland, ce qui en a été fait a coûté, terme moyen, à peu près \$152 par mille, sans les ponts.

Il a été construit 23 ponts, dont le pontage forme 156 pieds, et qui ont coûté \$14.

M. Dillon rapporte que cette partie du chemin qu'il a construite, passe sur un terrain de la meilleure qualité, et couvert de bois mêlés, mais dans lesquels l'érable, le merisier et autres bois francs sont dominants.

Les deux milles suivants qui sont à ouvrir passeront à travers des bois mous, mais ensuite on retrouve les bois francs.

Il y a de bons pouvoirs d'eau sur la rivière à l'Eau Chaude et sur la rivière Hermisson.

Les colons des 3e et 4e rangs se préparent à ériger un moulin à scie le printemps prochain.

Quoiqu'il n'y ait eu aucun chemin d'ouvert avant celui-ci, dans cette partie du pays, cependant la colonisation y a fait quelques progrès.

Les canadiens-français, dit M. Dillon, sont parvenus à se rendre depuis quelques années dans les profondeurs de Frampton, Standon et Buckland.

L'épinette a été exploitée depuis 26 ans en très grande quantité dans les townships que doit traverser ce chemin, mais elle s'y trouve encore, dit M. Dillon, en assez grande quantité pour répondre aux besoins des colons. Depuis nombre d'années, M. Dillon n'a pas remarqué que la gelée ait fait dommage à la végétation, excepté pourtant en 1856, mais alors même elle fut légère; ordinairement la gelée n'affecte que les grains semés tard.

M. Dillon croit qu'il faudra encore une nouvelle appropriation de \$640 pour continuer et parachever ce chemin jusqu'où il est tracé.

COMTÉS DE LÉVI ET DORCHESTER

Chemin de St. Jean Chrysostôme à St. Isidore.

Montant approprié en 1856.....\$1000 00

Montant payé..... 1000 00

La propriété de ce chemin a été cédée par M. Pierre Giroux à l'hon. Joseph Cauchon, commissaire des terres de la couronne, pour servir comme chemin public, à perpétuité et moyennant la somme ci-dessus mentionnée, suivant contrat consenti par M. Pierre Giroux, pardevant M. Lévi Roy, N. P., le 8 juin 1857, M. Félix Fortier, agent de la seigneurie Lauzon, agissant au nom de M. le commissaire.

Un certificat de M. Simon Octeau, constatant que ce chemin avait été parachevé, ayant été transmis à ce bureau, la somme de \$1000 a été payée à M. Pierre Giroux et autres, le 30 du même mois de juin 1857.

COMTÉ DE DORCHESTER.

Chemin de Frampton.

Conducteur : JOHN DUFF.

Balance restant de 1856	\$ 07
Montant approprié en 1857.....	200 00
	\$200 07
Montant payé.....	200 07

Ce chemin a été amélioré en 1857 depuis le front du No. 8, du 3me rang jusqu'au No. 12 sur le 7me rang dans le township de Frampton, à raison de \$40 le mille, sans compter les ponts. Il a été construit un pont sur la rivière Nancy.

Frampton est si bien connu qu'il est à peu près inutile de s'étendre sur les avantages qu'il offre à la colonisation; il est d'ailleurs en grande partie occupé, mais le chemin de Frampton conduit à Cranbourne où l'on trouve plusieurs concessions d'excellente terre non occupée.

M. Duff croit qu'il faudrait avec l'aide des colons une somme de \$600 pour compléter les réparations qui restent à faire.

COMTÉ DE BEAUCE.

Pont sur la rivière Chaudière à St. François, moyennant que la municipalité pourvoie à ce qui pourrait manquer pour le construire, et qu'elle pourvoie aussi à son entretien.

Montant approprié en 1856	\$800 00
---------------------------------	----------

En réponse à une lettre que j'ai adressée à Ambroise Morin, écuyer, maire de St. François, de la Beauce, ce monsieur m'a informé, par une lettre du 15 septembre dernier, que le conseil municipal du lieu n'avait pas encore adopté de procédés, mais qu'il espérait que le conseil s'occuperait de la construction de ce pont dans quelque temps, et qu'il ne manquerait pas de me donner avis de sa décision.

COMTÉ DE BEAUCE.

Chemin de Lambton.

Conducteur : ZEPHIRIN BERTRAND.

Balance restant de 1856	\$ 30.05
Montant approprié en 1857	1000.00
	\$1030.05
Montant payé.....	1030.05

(Voir mon rapport de 1857 sur les travaux faits en 1856, page 52, version française.)

Ce chemin, qui a 35 milles de long, part de la 1ère concession de la paroisse de St. François de Beauce, du côté sud-ouest de la rivière Chaudière, et se termine dans le township de Lambton, près du lac Shéantewapagak (lac St. François.)

Six milles, moins quatre arpents, ont été parachevés en 1857 et peuvent être commodément pratiqués par les voitures d'été. Quarante-six arpents ont été complétés dans le township de Tring, le reste dans celui de Forsyth.

Les quarante-six arpents qui ont été améliorés dans Tring ont coûté \$448 le mille. Dans Forsyth, le coût en a été de \$152.40 par mille. Un nombre de ponts, dont l'ensemble donne une centaine de pieds de pontage, ont été construits l'an

dernier ; leurs frais de construction sont compris dans ceux du chemin. Il en reste encore d'autres à faire.

J'ai déjà donné dans mes rapports des renseignements sur le chemin de Lambton, qui est très certainement une des voies de communication les plus importantes de tous les townships de l'est, et j'ajoute ici ceux qui me sont donnés par M. Bertrand, le conducteur des travaux de ce chemin. Ils sont très propres à faire comprendre les progrès récents de la colonisation et aussi ceux qu'elle est susceptible de faire, si des chemins étaient ouverts de chaque côté du chemin de Lambton, pour donner aux colons un accès facile aux magnifiques terrains que l'on trouve dans les townships adjacents à cette grande voie.

“ Les collines, qui presque toutes sont à pente douce, dit M. Bertrand, dans les townships de Tring, Forsyth, Shenley, Lambton, Price, Aylmer, Winslow et Gayhurst, à travers lesquels ce chemin passe ou conduit, sont toutes, à peu d'exceptions près, d'un sol marneux d'une grande richesse, mais rocheux et couverts d'un bois franc de bonne qualité ; les vallées des rivières qui serpentent à travers ces townships, sont d'un riche terrain d'alluvion, le meilleur que l'on puisse désirer.

“ Le chemin Lambton est la seule voie de communication pour les townships sus-nommés, qui conduit au marché de Québec par le chemin de Kennebec, avec lequel il se relie dans la vallée de la Beauce, à St. François, et sans lui il n'y aurait pas encore d'établissements dans les townships sus-nommés.

“ Il existe différents pouvoirs d'eau dans chacun des townships sus-mentionnés, suffisants pour faire mouvoir des moulins à farine et à scie, pour le besoin des localités.

“ Il y a une carrière de pierre à chaux dans la paroisse de St. François, et qui traverse le township de Tring dans presque toute sa longueur. J'ignore s'il y a de la pierre à chaux dans les autres townships.

“ J'ignore aussi s'il y a des mines de fer ou autres minéraux utiles dans ces townships.

“ Il serait nécessaire, 1o. d'une somme de quatre cents piastres pour aider à ouvrir une route dans le premier rang de la paroisse de St. François ; 2o. d'une somme de trois cents piastres pour parachever le chemin dans Forsyth ; 3o., deux cents piastres pour améliorer quelques parties dans Lambton. Ces améliorations complèteraient définitivement le chemin Lambton d'un bout à l'autre.

“ Le township de Tring est aux deux-tiers établi, et le reste va s'établir complètement d'ici à quelques années ; celui de Forsyth est établi tout le long du chemin Lambton dans toute sa longueur, et il y a aussi un commencement d'établissement dans les rangs en arrière, de chaque côté du chemin. Lambton est, je crois, à peu près à moitié établi ; Aylmer est aux deux tiers établi, et les établissements progressent rapidement dans ce township. Il y a un commencement d'établissement dans Price ; il y a aussi une quarantaine de familles dans Shenley, et s'il était accordé une aide pour ouvrir un chemin dans ce township, il y a tout lieu de croire que les établissements y progresseraient rapidement. Il y a aussi un certain nombre d'établissements dans Gayhurst, mais je ne les connais pas au juste.

“ Les bois propres au commerce, pin, épinette, etc., etc., sont exploités en grand le long du lac St. François, de la rivière aux Bluets et autres petits lacs et rivières qui se déchargent dans ce lac, par la maison Clark et Cie., qui a de vastes scieries à Brompton Falls, près de Sherbrooke, et qui envoie ce bois par le Grand Tronc au marché de Portland, et de là dans tous les Etats-Unis d'Amérique.

“ Cette maison croit pouvoir faire encore pendant plusieurs années du bois dans ces localités. Il est à craindre que quand ils auront fini leurs exploita-

“ tations, ce qui restera du bois de service sera insuffisant pour répondre aux besoins futurs des habitants de ces localités.

“ Il n'est pas à ma connaissance que la mouche à blé ait causé aucun dommage dans ces endroits ces années dernières; le blé en a été jusqu'ici exempt; elle n'a pas attaqué d'autres grains.

“ Les premières gelées nuisibles ici l'automne ont eu lieu vers le 20 septembre, et ont causé très peu de dommages à la récolte.

“ La maladie qui détruit les patates depuis quelques années, ne les a pas encore pour ainsi dire attaqué dans les terres nouvellement défrichées dans nos localités, tandis qu'il a été à peu près impossible d'en conserver dans les terrains cultivés depuis un certain nombre d'années.

“ Dans tous les townships sus-mentionnés, la propriété foncière a augmenté de moitié au moins depuis dix ans.”

COMTÉS DE MÉGANTIC ET DE BEAUCE.

Chemin de Glenloyd.

Conducteur: THOMAS LLOYD

Balance restant de 1856	\$ 900 00
Montant approprié en 1857.....	1000 00
	<hr/>
	\$1900 00
Montant payé.....	\$1900 00
	<hr/>

Ce chemin s'étend depuis le 5ème lot du 9ème rang de Tring jusqu'au chemin de fer de Québec à Richmond, sur le lot No. 18 du 5ème rang de Nelson.

Sa longueur est de 41 milles et 7 chaînes. L'étendue ouverte en 1857, est d'un peu plus de 17 milles.

Quarante milles ont été ouverts depuis que le chemin a été commencé en septembre 1856. Il en reste conséquemment à peu près un mille à ouvrir encore, dans Leeds; ce dernier n'a pu être ouvert en conséquence de ce qu'un des propriétaires s'est opposé à ce que le chemin passât sur sa terre tel qu'il était tracé. Aucune partie de ce qui a été fait en 1857, n'est propre au roulage. M. Lloyd avait pour instruction de ne l'ouvrir même, dans toute sa longueur, qu'en chemin d'hiver.

Le coût de ce chemin a été, terme moyen, de \$82 50 par mille en y comprenant les ponts qui ont été construits.

Il reste encore beaucoup de ponts et de pontage à construire pour rendre le chemin praticable, dans les premiers mois de l'hiver.

Le nombre de ponts construits est de quarante-deux, et la longueur de l'ensemble est de 1006 pieds.

M. Lloyd m'écrit qu'un grand nombre de ponts devront nécessairement être construits pour rendre ce chemin utile, même durant l'hiver, un particulièrement sur la rivière "Thames" dans Inverness, lequel serait de la plus grande utilité pour les habitants d'Inverness, de Leeds et de Nelson, en leur donnant le moyen de communiquer en tout temps avec le chemin de fer, ce qu'ils ne peuvent faire maintenant que durant la partie la plus rigoureuse de l'hiver, temps auquel seulement la glace y est sûre.

La longueur du chemin ponté et fasciné est de 1596 pieds.

Plusieurs parties de ce chemin ont été adoptées et verbalisées par les autorités municipales.

Il y a une grande étendue d'excellente terre inoccupée dans Theford, Tring, Broughton et dans les townships situés sur le chemin de Lambton, "formant en tout, à peu près 250,000 acres," dit M. Lloyd.

"Le sol," ajoute M. Lloyd, "dans les townships d'Inverness, Nelson et Leeds, produit, avec une bonne culture, 25 minots de blé par acre et de 750 à 1000 minots de navets.

"Les avantages qu'offre ce chemin sont importants et non ordinaires dans cette province. En commun avec les autres chemins, il ouvrira à l'industrie du colon une étendue d'excellente terre, de plusieurs milliers d'acres, couverte de bois d'une grande valeur, dont l'exportation par le chemin du Grand Tronc, sous forme de courbes d'allonges, etc., etc., de potasse et perlasse, donneront de l'emploi aux colons pauvres.

"Mais l'avantage particulier à ce chemin s'il est jamais confectionné comme chemin d'été, c'est qu'il ouvrira une communication directe entre le chemin de fer et la région minérale la plus riche de cette immense province. Dans le voisinage immédiat de ce chemin, il y a maintenant d'ouverte par une compagnie incorporée, une mine de cuivre qui sera développée sur un grand pied, dès que ce chemin (qui donnera une communication facile avec le chemin de fer) sera ouvert."

Deux autres compagnies, incorporées aussi, qui possèdent de grandes étendues de terre, traversées par des veines de minerai de cuivre, commenceront aussi leurs opérations dès que le mode actuel, difficile et dispendieux, de transporter le minerai au chemin de fer, aura cessé par l'ouverture d'un bon chemin.

Il existe du minerai de fer en très grande quantité le long de la ligne du chemin.

On trouve d'excellente pierre à chaux, dans le 14ème rang de Nelson, et de la pierre à chaux magnésienne dans Leeds.

Il y a d'excellents pouvoirs d'eau tout le long du chemin.

Pour compléter cette grande voie de communication en chemin d'hiver, il faudrait, dit M. Lloyd, en conséquence du grand nombre de ponts qui restent à construire (dont un sur la rivière Thames coûterait \$1,000,) une somme de \$5,000 à \$6,000.

Le pont sur la rivière Thames paraît être d'une nécessité urgente.

Ce chemin est d'une importance considérable pour la colonisation de plusieurs townships, et devrait être complété comme chemin d'été au plus tôt. S'il contribuait, comme il y a lieu de le croire, à l'exploitation du minerai de cuivre, et comme le croit M. Lloyd, il aurait l'avantage de procurer de l'ouvrage pour toujours à une certaine classe d'habitants des townships.

Il est supposé que sa completion en chemin d'été coûterait \$500 par mille, sans y comprendre les ponts.

COMTE DE MÉGANTIC.

Chemin de Ste. Sophie.

Conducteur: F. L. POUDRIER.

Montant approprié en 1857..... \$600

Une requête de 40 propriétaires ou occupants de terre, demandant que l'emploi de la somme appropriée pour continuer le chemin de Ste. Sophie, fût différé jusqu'à ce que le conseil municipal de Halifax nord qui devait, conformément au chap. 133 de la 20 Victoria, siéger après le 1er janvier 1858, eût l'occasion de se prononcer sur la direction que doit suivre le prolongement du chemin de Ste. Sophie, ayant été transmise à ce bureau par le révérend M. Brunet, curé de Ste. Sophie, les travaux ont été suspendus.

Il y a lieu d'espérer que le conseil municipal adoptera quelques procédés au sujet de ce chemin, et qu'avis en sera donnée à ce bureau en temps convenable.

COMTÉ DE MÉGANTIC.

Chemin de la station de la rivière Noire, dans Somerset.

Conducteur : **IGNACE ROBERGE.**

Montant approprié en 1857	\$600
Montant payé.....	600

Ce chemin conduit de la ligne de division, entre les 7^e et 8^e rangs de Somerset, au chemin d'Arthabaska. Sa longueur est de 44 ou 45 arpents, dont 22 ont été faits l'été dernier. Il est d'une haute importance, vu qu'il est une continuation de la route qui conduit à la station du chemin de fer. La nature du terrain à travers lequel il passe le rend assez dispendieux.

COMTÉ DE LOTBINIÈRE.

Chemin de Ste. Croix, (route du centre.)

Conducteur : **FRS. DIONNE.**

Montant approprié en 1857.....	\$600.00
Montant payé.....	599.95

Balance restant	\$000.05
-----------------------	----------

Pour la désignation de ce chemin, voir mon rapport sur les travaux faits en 1855, page 34, version française.

Sept milles, 5 arpents et 7 perches ont été ouverts en 1854, 55, 56 et 57.

De ces 7 milles, etc., etc., 4½ milles sont propres au roulage, le reste ne l'est que pour les voitures d'hiver.

Il reste encore à rendre roulant 2½ milles, savoir : entre Ste. Agathe et les moulins de l'honorable M. Méthot, situés auprès du chemin de fer de Québec à Richmond.

Tout ce chemin se trouve dans la seigneurie de Ste. Croix.

Il a coûté de \$600 à \$700 par mille dans les terrains les plus favorables mais dans quelques autres parties il a coûté plus.

A peu près deux milles ont été verbalisés par le conseil municipal de St. Flavien.

Quant au sol et aux bois que l'on rencontre sur ce chemin, voir rapport sur les travaux de 1854, page 27, version française, et aussi rapport sur ceux de 1855, page 34, même version.

Ce chemin a une importance considérable en ce qu'il est une voie de communication entre plusieurs paroisses et townships et le chemin de fer, au dépôt appelé Méthot's Mills.

Les bois de commerce ont été exploités depuis quelques années et le sont encore sur un grand pied. Le merisier et l'épinette rouge sont les bois qu'on a le plus exploités jusqu'à présent.

Il y a sur le chemin et dans ses environs, beaucoup de bois de toute espèce, tels que frêne, orme, cèdre, épinette blanche.

La mouche à blé n'a fait aucun dommage dans les nouveaux établissements dans les environs de ce chemin, ces années dernières.

"La valeur de la propriété, a plus que doublé," dit M. Dionne, "dans les " townships que je connais."

D'après l'évaluation de M. Dionne, il faudrait encore de \$1300 à \$1400 pour achever ce chemin.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin de Maddigton.

Conducteur : V. ST. GERMAIN.

Balance restant de 1856.....	\$ 83.52
Montant approprié en 1857.	800.00
	\$883.52
Montant payé.....	516.47
	\$367.05

Le point de départ de ce chemin commence à la ligne qui divise le township de Maddigton d'avec les fiefs Cournoyer et Duford et se termine aux établissements de la rivière Bécancour. Sa longueur est d'à peu près 12 milles.

Six à sept milles ont été complétés l'an dernier, et quoique le reste ne soit pas parachevé, il est néanmoins praticable pour les voitures à roues.

Les parties de ce chemin qui ont été améliorées l'an dernier, sont: 1er, depuis Ste. Gertrude, dans le bas du township appelé le "Petit Pelé," et 2me depuis les établissements de la rivière Bécancour jusqu'au "Ruisseau du Cheval."

Il reste encore huit ou neuf ponts à faire.

Quant à la qualité du sol, du bois et des remarquables pouvoirs d'eau que l'on trouve dans les environs de ce chemin, je prends la liberté de vous référer à mon rapport de l'an dernier.

Le gouvernement possède encore une grande étendue de terre dans ce township.

Un motif très important de rendre ce chemin aussi praticable que possible avec aussi toute l'expédition possible, c'est que le chemin de Gentilly à la rivière Bécancour, étant quelquefois impraticable par la crue des eaux, celui-ci devient son substitut comme voie de communication entre Gentilly, etc., etc., et la rivière Bécancour.

Il s'est fait un certain nombre d'établissements durant les quatre dernières années; mais il en doit être commencé un plus grand nombre prochainement. Quoique toutes les personnes qui possèdent des terres dans ce township n'y soient pas résidentes, cependant le plus grand nombre en ont commencé le défrichement pour y établir leurs enfants.

Il existe dans toutes les parties du township de Maddigton des bois propres aux constructions rurales. On y trouve encore certains bois de commerce, comme épinette rouge et blanche, pruche, merisier et cèdre, et quoique le pin ait été en partie enlevé, il en reste encore suffisamment pour répondre aux besoins de la localité.

M. St. Germain croit que \$400, sans y comprendre la balance non employée, suffiraient pour compléter le chemin de Maddigton.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin d'Aston.

Conducteur : JOSEPH PRINCE.

Montant approprié en 1857.....	\$240
Montant payé.....	196
	\$ 44

Durant la dernière saison six milles de ce chemin, dont j'ai déjà donné la description dans mes précédents rapports, ont été parachevés. Ce chemin est du

petit nombre de ceux qui, à ma connaissance, ont été verbalisés par les autorités municipales.

Les terrains qui le bordent sont généralement bons et faciles à établir. (Voir mon dernier et avant-dernier rapport.)

A chacune de ses extrémités il y a des établissements. Il conduit aux anciens établissements du St. Laurent, au dépôt du chemin de fer à St. Christophe.

Dans l'augmentation d'Aston ainsi que dans l'augmentation de Bulstrode, auprès de ce chemin, il s'est formé plusieurs établissements, sur l'un desquels un cultivateur a recueilli au-dessus de deux mille gerbes de grains et une abondance d'autres produits provenant de ses jardinages. Les bois propres aux constructions ont été déjà exploités, mais il en reste encore suffisamment pour les besoins locaux.

Trois sites d'église ont été fixés depuis quelque temps dans le township d'Aston, savoir: un dans le 7^e rang, un autre dans le 9^e rang, auprès de la rivière Nicollet, sur le chemin qui conduit à Kingsey, le 3^e dans le 13^e rang de l'augmentation de ce même township, sur le lot No. 15.

M. Prince remarque que la valeur de la propriété foncière, non occupée et non établie, a baissé des deux tiers cette année, en conséquence des charges imposées par les municipalités, tandis que celle des propriétés établies ou occupées a augmenté.

Relativement à la qualité du sol et du bois d'Aston et Bulstrode, voir mon rapport sur les travaux de 1855, page 49, version française.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin de la grand ligne d'Aston.

Conducteur : JEAN VIGNEAU.

Montant approprié en 1857..... \$300-00

Après consultation avec des personnes éclairées sur les besoins des habitants résidants auprès de ce chemin, il a été jugé qu'il était plus avantageux, vu les progrès qui avaient déjà été faits dans l'ouverture du chemin, d'employer cette somme à encourager et à aider à la construction des ponts qu'il y avait à faire sur cette route.

En conséquence cette somme a dû être répartie de manière à aider les personnes obligées à la construction des ponts; et M. Jean Vigneau, aussi dévoué qu'intelligent, a été chargé d'en faire l'évaluation et aussi de faire la répartition de la somme appropriée suivant leur valeur respective.

Ces ponts sont au nombre de sept et coûteront à peu près \$16,000, quand ils seront finis.

COMTÉS D'ARTHABASKA ET DE WOLFE.

Chemin de Chester et Ham.

Conducteurs : P. N. PACAUD et J. T. LEBEL.

Balance de l'appropriation pour les townships de
l'est en 1856..... \$1325-12
Montant payé..... \$1325-12

J'ai dans mes rapports précédents donné d'amples et intéressants détails sur les terrains, les bois, etc., que traverse ce chemin, qui est une des voies les plus importantes des townships de l'est, en ce qu'elle est une des voies qui, partant d'un des centres de ces townships, conduisent presque à angle droit au chemin de fer du grand tronç.

Les travaux de 1857 ont eu pour objet l'établissement d'une partie de cette route et les réparations qu'un chemin nouvellement ouvert exige toujours peu de temps après qu'il a été livré à l'usage public.

En me transmettant le rapport de leurs derniers travaux, MM. Pacaud et Lebel m'informent " que le chemin a été réparé dans toute son étendue et qu'il ne reste que du minage à faire dans une partie du chemin qui avait été ouverte en 1856, que des gardes de corps sur quelques ponts et quelques améliorations à faire dans quelques savanes où il serait nécessaire de transporter de la bonne terre pour rendre ce chemin solide et durable."

COMTÉ DE WOLFÉ.

Chemin de Weedon à Garthby.

Conducteurs: J. E. COTÉ et M. GAUDETTE.

Balance restant de 1856,	\$238.45
Montant approprié en 1857	400.00
	\$638.45
Montant payé	638.45

Ce chemin est de 4 milles et deux chaînes.

Il est la seule voie de communication entre Weedon et Garthby. C'est dans Garthby, sur le bord du lac Aylmer, qu'est l'établissement appartenant au gouvernement, érigé il y a quelques années par M. J. O. Arcand, et où réside maintenant son successeur, M. Jean Théophile LeBel, agent des terres de la couronne. Ce chemin est ouvert dans toute sa longueur, et quoique non complété peut être fréquenté par les voitures d'été. Le coût, par mille, en a été de \$500, terme moyen.

Le terrain à travers lequel passe ce chemin est très rocheux, et les bois n'y sont pas d'une très bonne qualité; mais cette voie de communication est d'une grande utilité, de nécessité même pour la colonie de Weedon, déjà considérable et très florissante.

Il existe un bon pouvoir d'eau dans les environs de ce chemin, et on y trouve plusieurs carrières de pierre à chaux. Le bois de pin a été à peu près tout enlevé.

La première gelée qui aurait pu nuire à la végétation dans Weedon et ses environs, n'est survenue que vers la fin de septembre dernier.

Les conducteurs sont d'opinion qu'une somme de \$600 serait suffisante pour achever ce chemin.

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin de St. François.

Conducteurs: J. BTE. DELISLE et ABRAHAM WAIT.

Partie de la balance restant de l'appropriation de 1856, affectée à l'ouverture de chemins généralement dans les: ownships de l'Est	\$104 80
Montant approprié en 1857	400 00
	504 80
Do. payé	504 66

Balance restant..... \$.. 14

Il n'était resté de ce chemin en 1856, qu'un demi mille à faire pour le compléter entièrement.

En 1857, ce demi mille a été confectionné.

Depuis ce temps, le chemin de St. François est complètement achevé, mais il est à regretter que cette grande et principale voie de communication des townships de l'Est ne soit pas encore verbalisée. Elle est déjà détériorée en plusieurs endroits et deviendra à peu près impraticable avant longtemps, s'il n'est pourvu à son entretien.

Les bois de construction et de commerce sur ce chemin et ses environs ont été enlevés en grande quantité durant les trois dernières années par des spéculateurs, et sont devenus très rares. Il paraît que ce qui en reste sera insuffisant pour les besoins futurs.

Une église catholique a été construite, l'an dernier, dans la partie Est de Winslow.

Un prêtre réside maintenant dans Stratford et dessert Winslow, Garthby et Weedon.

Quant à d'autres détails relatifs au sol, au progrès de la colonisation des lieux, que traverse ce chemin, voir mon rapport de l'an dernier, page 76, version française:

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin Mégantic.

Conducteurs : B. GARNEAU et J. B. COULOMBE.

Balance restant de 1856.....	\$ 261 65
Montant approprié en 1857.....	2000 00
	\$2261 65
Montant payé.....	2261 65

J'ai dans tous mes précédents rapports donné de nombreux renseignements sur le terrain, les bois, etc., etc., que l'on trouve sur ce chemin qui conduit au lac le plus étendu et un des plus beaux townships de l'est, le lac Mégantic.

Depuis quelque temps, j'ai attendu de jour en jour le dernier rapport de MM. Garneau et Coulombe. L'exactitude dont ils ont toujours fait preuve depuis qu'ils sont employés dans la conduite des travaux de colonisation me porte à croire que quelques circonstances imprévues ont pu être la cause de la non réception de leur rapport.

Dès que je l'aurai reçu, je ne manquerai pas de vous en faire parvenir une copie ou un extrait.

En référant à mon dernier rapport, on y voit que la longueur de ce chemin est de 37 milles, dont 31 étaient, en 1856, praticables pour les voitures d'été, et de plus, qu'un autre demi mille avait été ouvert pour les voitures d'hiver. Il ne restait donc en 1856, que six milles à ouvrir pour rendre le chemin de Mégantic à son terme.

Le prochain rapport que me transmettront MM. Garneau et Coulombe dira ce qui a été fait de plus en 1857.

COMTÉS DE SHEFFORD, DRUMMOND ET BAGOT.

Montant de l'appropriation de 1855, pour aider à ouvrir un chemin depuis le dépôt de Durham jusqu'au chemin de Melbourne, dans Ely.....	\$800
---	-------

Ce chemin, dont la confection demande l'action conjointe des conseils municipaux d'Acton, Ely et Durham, n'a pu être encore commencé par le défaut d'entente entre ces différents conseils.

COMTÉS DE STANSTEAD ET DE COMPTON.

GRAND CHEMIN DES TOWNSHIPS DE L'EST.

(Main Eastern Township Road.)

Aucune appropriation n'a été faite en faveur de ce chemin. Cependant, R. Oughtred, écuyer, arpenteur, a reçu instruction d'explorer les terrains et d'en tracer le prolongement.

Le rapport de son opération est maintenant dans les bureaux du département, à Toronto.

COMTÉ DE MISSISQUOI.

Chemin de Brome.

Conducteur : H. BORIGHT.

Montant approprié en 1857.....	\$4000.00
Montant payé	1170.27

Balance restant.....	\$2829.73
----------------------	-----------

Ce chemin est tout entier dans le township de Brome. Il s'étend de West Brome à Knowlton. Sa longueur projetée est de six milles, dont trois ont été complétés en 1857.

Il coûte, terme moyen, à peu près \$600 par mille. La confection de ce chemin a été donnée à l'entreprise, et l'hon. M. Knowlton, et Messrs. G. H. Sweet et Henry Boright sont surveillants conjoints de l'exécution des travaux qui s'y font. Mais M. Boright, dont la surveillance est plus immédiate et est continuelle, est le seul dont le temps et les troubles soient payés.

Ce chemin est érigé en voie publique par la municipalité. Le sol dans ses environs est bon et généralement couvert de bois franc; le minerai de fer y est très commun, et les pouvoirs d'eau sont bons.

D'après le rapport qui m'est envoyé, il paraît que le pin n'a jamais été commun dans Brome, mais que le terrain est très propre à la formation d'établissements ruraux.

La mouche à blé, qui a fait des dommages dans les vieilles terres, n'en a fait aucun dans les nouvelles.

La patate non plus n'a pas été endommagée sur les terres neuves.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,

St. Hyacinthe, 10 mars 1857

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport des opérations de ce bureau durant l'année 1857.

Afin d'obtenir des rapports plus exacts et plus satisfaisants sur la localisation, la condition, etc., de chacun des chemins qui ont été commencés ou complétés aux dépens du fonds de colonisation, et aussi dans la vue de recueillir des renseignements sur la nature du sol, du bois, etc., etc., que traversent les chemins, avec ensemble la température dans les différentes sections du Bas-Canada, j'ai adressé une série de questions, qui se rattachent à ces matières, à chaque surintendant des travaux, et je suis heureux de dire que le plus grand nombre d'entre eux ont déployé beaucoup de zèle et d'intelligence en se rendant gracieusement à ma requisition et m'ont fourni des renseignements bien utiles.

Les faits qu'ils m'ont communiqués comme le résultat de leurs observations, sur, entre autres sujets, la cécydonie ou mouche à blé, sur le climat de leurs différentes localités, ne peuvent manquer d'être très utiles pour la colonisation et la science même.

Quoique je n'aie pu encore, par l'étude de ces renseignements, parvenir à des conclusions suffisamment établies pour les énoncer ici, je crois cependant qu'il peut être de quelque avantage de mentionner qu'ils tendent à constater deux faits importants, savoir :

1o. Que dans les lieux défrichés au milieu de la forêt à distance (qui n'est pas encore déterminé), des lieux anciennement cultivés et où la cécydome existe dans les blés, cet insecte n'apparaît qu'après la troisième année qui suit le défrichement.

2o. Que telle est la douceur du climat du Haut Saguenay, situé au-delà du 45ème degré de latitude nord, que la ligne isotherme qui le traverse ne paraît pas être la même que celle que s'étend par Québec, Trois-Rivières et Montréal, etc.

Je n'ai pas besoin de faire remarquer que sous le point de vue de colonisation, il est de la plus haute importance d'établir la direction de cette ligne isotherme ainsi que la largeur de la zone correspondante.

Au soutien de la douce température du Haut Saguenay, je prends la liberté de vous référer à l'article de ce rapport, intitulé : "Chemin de Kinogami." Vous y remarquerez que c'est le 20 octobre dernier que, suivant le rapport de M. Gaudin, la première gelée y est survenue, tandis que dans la partie inférieure, à Chicoutimi, c'est, suivant M. Price, M. P. P., vers la fin d'août, qu'elle s'est faite sentir. C'est aussi vers cette dernière date et dans le mois de septembre suivant qu'elle s'est montrée en plusieurs autres sections du Bas-Canada en 1857.

Vous verrez aussi dans cet article, que le climat et le sol sont tellement favorables à l'agriculture que, à Hébertville, le blé a produit 30 minots pour 1, et sur les bords du lac St. Jean 40 pour 1.

Ce qui doit nous surprendre aujourd'hui, nous qui connaissons à peine le Haut Saguenay, c'est qu'il y a près de deux siècles, les jésuites l'avait exploré et reconnu comme favorable à la culture.

On voit encore aujourd'hui, à Métabetschuan, sur le lac St. Jean, des traces de la culture que quelques uns des révérends pères de cet ordre y ont pratiquée.

Les sommes payées par ce bureau entre le 1er janvier et le 31 décembre 1857, pour travaux de colonisation, s'élèvent à \$58,041. 37 centimes, £14,510 6s. 10d.

La dernière saison ayant été plus favorable que celle de 1856, il a été possible de faire une plus grande étendue de chemin, l'an dernier que dans le précédent.

Le total des sommes payées, tel qu'il paraît dans mon compte du 1er janvier au 31 décembre 1857, n'est pas le total ce qui était dû, pour travaux faits dans le cours de 1857. Depuis le 31 décembre de cette dernière année, j'ai payé \$1215 75cts, (£363 18s. 9d.,) pour travaux faits en 1857.

Il a été ouvert ou complété en 1857, 276 milles et 5 arpents de chemin, dont 196 milles et 12½ arpents sont propres au roulage, et 79 milles et 20½ arpents, aux voitures d'hiver seulement.

Il a été construit dans cette même année de 1857, un nombre de ponts, dont l'ensemble donne une longueur de 10,905 pieds en pavés. Au-dessus de 14 milles de pontages dans les bas-fonds ont aussi été construits en 1857.

Le coût de ces chemins a été, terme moyen, de \$192 par mille, comprenant tous les ponts, ceux de Grenville et de St. Casimir exceptés, pour la construction desquels il a été payé, en 1857, \$5,592. 41 (£1,398 2 0½).

Ces chiffres sont un résumé aussi exact qu'il a été possible de le faire d'après les documents qui ont été transmis par les conducteurs; mais il est plus que probable que l'étendue de ponts et de pontages qui ont été construits en 1857, est quelque peu plus considérable qu'elle n'est mentionnée ici.

Depuis 1854 à 1857, inclusivement, il a été ouvert ou parachevé, 1,032 milles et 19 arpents de chemin.

Quoi qu'il soit impossible, à moins de faire un recensement, de précier les progrès de la colonisation depuis quatre ans, cependant les personnes qui ont des relations avec les townships, au nord et au sud du St. Laurent, s'accordent à dire qu'ils sont rapides et croissants.

Le nombre de colons jouissant de moyens pécuniaires suffisants pour former des établissements propres à maintenir leurs familles dans l'aisance et qui se rendent dans les townships pour y résider, continue à augmenter tous les ans.

Ce n'est plus aujourd'hui un évènement rare, de voir des propriétaires aisés des anciennes paroisses, vendre leurs terres pour aller dans les townships faire des établissements et y résider.

On a vu dernièrement des cultivateurs aisés vendre leurs anciennes propriétés, dans quelques unes des belles paroisses du district de Montréal, pour acheter des terres dans les townships. Un, entre autres, a payé £650 un lopin de terre, dans les townships, sur lequel il devra récolter plus de grains et de foin que sur sa terre vendue et sur lequel il aura d'immenses pâturages et du bois de toute espèce pour son besoin. Il n'y a que quelques années, de semblables faits étaient inouïs. Maintenant que la colonisation se popularise, que la classe aisée et intelligente de nos cultivateurs la regarde non seulement comme une œuvre éminemment nationale, mais encore comme une occasion facile et honorable de doubler et tripler la fortune qu'ils devront laisser à leurs enfants, c'est le temps le plus propre pour le gouvernement de multiplier tous ses moyens d'encouragement.

Avec les moyens limités qui ont été mis à la disposition du département et le nombre considérable de différentes routes dont il a fallu commencer l'ouverture, il est très évident qu'il était impossible d'étendre tous ces chemins bien avant dans les forêts, mais il n'en est pas moins vrai, non plus, que ces différents chemins ouverts en autant de sections différentes du pays, ont eu l'effet de porter l'attention d'un plus grand nombre de nos cultivateurs sur la facilité et les profits de la colonisation qui s'opérait à quelques milles seulement du lieu de leur résidence.

Cependant ce n'est pas seulement à de petites distances de leurs demeures que les Canadiens-français entreprennent de faire de nouveaux établissements.

Pour se faire une idée juste de leur énergie et de leur penchant à coloniser, il faut ou les savoir, ou les avoir vus dans le haut de la rivière Ste. Anne, comté de Portneuf, dans d'étroites vallées, au milieu de hautes montagnes; dans Eeresford, au nord-ouest de Montréal; et surtout dans le Haut Saguenay, à des distances si considérables de leurs paroisses natales et si complètement isolés, par le défaut de voies de communications. Oui, c'est bien dans de semblables positions, sous de pareilles circonstances, que l'énergie, la vigueur, que les facultés morales et physiques d'un peuple, peuvent être mises à l'épreuve, et lorsqu'on a été témoin du courage, de la gaieté, du travail et du succès des Canadiens-français, dans ces forêts reculées, on ne peut se défendre de croire qu'une des spécialités de leur race, c'est la colonisation. Lorsque l'on voit encore avec quel empressement les colons dans les townships de l'Est envahissent les bons terrains qui bordent les chemins que fait ouvrir le gouvernement: on est de suite convaincu que ce ne sont pas les colons qui manquent à la colonisation.

Il importe beaucoup, sous d'aussi favorables circonstances, non seulement de profiter de cette disposition à coloniser, déjà si prononcée chez nos cultivateurs, mais encore de l'activer, de la multiplier par tout l'encouragement dont le gouvernement peut disposer. En fait de colonisation et d'agriculture, il n'y a pas de sacrifice; tout mouvement judicieux est un gain.

Il y a beaucoup de moyens secondaires très propres à promouvoir la colonisation; mais le premier, l'essentiel, on l'a dit mille fois, ce sont des chemins, de bons chemins et des chemins bien entretenus.

L'an dernier, il était demandé, tant pour achever les chemins commencés que pour en ouvrir de nouveaux, une somme de £42,921—\$171,684 00, et quoiqu'il ait été dépensé, cette dernière année, en travaux de colonisation, £14,510—\$58,040, les nouvelles demandes devront élever de beaucoup encore le chiffre de la première somme.

Une somme de \$200,000 (deux cents mille piastres) serait donc à peu près celle qui serait nécessaire pour rencontrer les besoins les plus urgents ainsi qu'un certain nombre de demandes faites par des personnes grandement intéressées dans la colonisation.

L'intention du gouvernement étant de rendre accessibles en tout temps les terrains propres à la colonisation, il ne suffit pas, pour parvenir à cette fin, d'avoir ouvert de bons chemins ; il faut encore pourvoir à leur entretien.

L'entretien de certaines routes dans plusieurs localités où le nombre de colons est encore peu considérable, serait certainement trop onéreux s'il était laissé entièrement à leur charge et sans aide ; mais il existe de grandes étendues de chemins, maintenant ouverts depuis plusieurs années, dans des localités où la population est assez considérable pour les réparer, et à l'entretien desquels il n'a nullement été pourvu.

Dans les township de l'est, par exemple, où il a été fait, par le gouvernement, plusieurs grands chemins très importants, et dans des sections où des municipalités ont été organisées, ces chemins sont restés dans un complet abandon.

L'expérience a pleinement démontré que les corporations municipales sont, dans bien des cas, ou opposées à l'exécution des lois de voiries, ou incompétentes pour les faire fonctionner.

Il est maintenant devenu d'une nécessité impérieuse, pour ne pas perdre le fruit des travaux antérieurs, de pourvoir, par des moyens tout aussi efficaces que prompts, à ce que les chemins qui ont été ouverts soient réparés.

A défaut de l'action des municipalités qu'on ne peut faire mouvoir, ou qui ne se meuvent qu'avec une lenteur que les besoins des colons et la brièveté des saisons rendent intolérable, il faut, je n'hésite pas, après des années de réflexions, à le suggérer, il faut un autre système de voirie, susceptible d'une exécution facile, prompte et efficace. Ce n'est pas que je veuille blâmer l'application générale du système municipal ; au contraire, dans bien des cas, dans les anciens établissements, où les populations sont riches, éclairées et denses, et où conséquemment, l'action municipale n'a pas à s'étendre au loin, il est un bienfait et doit y être conservé. Mais dans les nouveaux établissements où ces conditions sont plus rares et disséminées sur une vaste étendue, le gouvernement municipal fonctionne mal ou ne fonctionne pas.

Dans l'espoir que cette suggestion, de créer un autre pouvoir pour subvenir aux besoins de la voirie dans les townships, sera prise en considération, je prends la liberté de vous soumettre les *rudiments d'un projet de bill* que je présentai en juillet 1851, au comité nommé par la chambre, pour s'enquérir des causes qui retardent la colonisation dans les townships de l'est, et dont T. Fortier, écr., était le président.

Ce projet de bill avec quelques légères modifications, rendues nécessaires par les changements survenus dans les lois municipales, ainsi que quelques réflexions préliminaires, sont ajoutées comme appendice, à la fin de ce rapport.

Il existe encore un autre obstacle au progrès de la colonisation ; c'est le *squalterisme* ou la prise de possession par des colons sans titres. Ce mal a, dans les townships de l'Est, une extension dont on est loin de se douter, et s'il n'y est appliqué un prompt remède, il est impossible de prévoir le nombre de malheureux qu'il aura fait dans quelques années.

Jusqu'ici, tous les moyens qui ont été invoqués pour trancher les difficultés qui surgissent des différentes prétentions des squatters et des propriétaires, n'ont pu rencontrer l'assentiment des diverses branches de la législature. Cependant, quelque soit le mode de terminer ces sérieuses difficultés, il est de la plus urgente nécessité qu'elles le soient promptement. Le retard ne fera qu'augmenter le mal.

D'un côté, les parties réclament des droits à une propriété abandonnée, de l'autre, elles comptent sur des sympathies pour avoir contribué au bien public, tout en croyant faire le leur, en améliorant cette propriété. Si le propriétaire eut été, dans tous les cas, exact à remplir les devoirs que cette propriété lui imposait, envers ses voisins et la société en général, en répondant aux travaux publics et mitoyens, en payant régulièrement ses taxes pour l'éducation, etc., etc., et en remplissant ses autres obligations, il semblerait que ce propriétaire aurait droit à prétendre que les lois protégeassent sa propriété, mais, de l'autre côté, la faute du propriétaire doit-elle justifier la prise de possession du squatter, qui, le plus souvent, ne s'est même point enquis du nom du propriétaire du terrain dont il s'est emparé, et qui bien probablement ne se proposait d'en jouir qu'autant qu'il en retirait l'avantage qui lui convenait? Non, sans doute. Le propriétaire et le squatter, ainsi placés tous deux, leurs positions ne diffèrent pas. L'un et l'autre ont leurs torts, et ne souffrent aujourd'hui ou ne souffriront que parcequ'ils l'ont voulu. Dans un cas aussi tranché, il semble qu'en allouant le fonds à l'un et les améliorations à l'autre, tous deux doivent se croire heureux de n'avoir pas tout perdu à la suite de leurs procédés respectifs et peu consciencieux. Le seul embarras qu'offre un cas semblable, c'est l'évaluation du fonds, qui, au temps de la prise de possession, valait peu, et dont la valeur aujourd'hui aurait considérablement augmenté, s'il eut été même laissé en bois debout. Cependant, il serait possible de trouver un terme moyen pour rendre justice aux parties.

Mais tous les cas de difficultés entre propriétaire et squatter ne sont pas les mêmes. Il est des cas où la propriété appartient à une veuve ou à des mineurs qui n'ont pu gérer ces biens et dont les droits sont protégés par les lois mêmes. Et par contre, il est d'autres cas où le squatter est de bonne foi, où il a cru que ces propriétés étaient abandonnées pour toujours, où il a pu croire qu'il était placé sur des terrains de la couronne, et où encore, sachant que les concessionnaires primitifs étaient sujets à des obligations onéreuses, imposées par la couronne et qui n'avaient jamais été remplies, il pouvait croire que les concessionnaires avaient perdu leurs droits à ces propriétés et que l'occupant aurait un *droit de préemption*. En outre tout ce qui a été dit et écrit sur les droits des squatters, depuis plusieurs années, a pu en induire un grand nombre d'entr'eux à croire que les titres des concessionnaires étaient fort douteux, sinon nuls. Ces difficultés ne sont pas les seules existantes, il devra s'en rencontrer beaucoup d'autres. Et plus elles seront multipliées, plus il sera difficile de faire une loi qui les résolve toutes.

Dans cette perplexité, j'ose suggérer d'ériger une cour spéciale dont les pouvoirs, dans tous les cas de contestation entre le squatter et le propriétaire, seraient ceux d'amiables compositeurs; d'une cour d'équité, devant laquelle tout squatter ou propriétaire, dans un temps donné, serait tenu de faire toute diligence pour appeler sa partie adverse, sous peine de perdre ses droits et de voir la propriété en litige réunie au domaine public.

Les conditions d'établissements (*settling duties*) ont été depuis assez longtemps le sujet de beaucoup de réflexions, cependant elle n'ont pas encore été changées. Elles sont très onéreuses pour la plupart des colons et sont, je pense, un obstacle à la colonisation.

J'ai déjà eu l'honneur d'exposer mes vues sur ce sujet à l'un de vos prédécesseurs, l'honorable Joseph Cauchon, dans une lettre du 21 mars 1856, à laquelle je prends la liberté de vous référer. (Voir copie de cette lettre à la fin de ce rapport.)

Quant à la réserve des bois de construction, comme pin, épinette, etc., elle est généralement réprouvée par les colons.

Elle n'est faite que dans l'intention de vendre ces bois à des spéculateurs, et l'on peut dire que dans le plus grand nombre des localités où la colonisation a pu s'étendre, ces bois sont actuellement vendus ou exploités. De sorte que le colon n'a pas même le privilège de pouvoir en mettre lui-même en réserve pour ses besoins futurs.

S'il eût été question de détruire ces bois sous le plus court délai possible, le mode actuel de concéder les terres à un individu et de vendre les bois à un autre était bien le plus efficace que l'on eût pu inventer; le concessionnaire du terrain et l'acquéreur de la réserve devant tout naturellement s'empresse, à l'envi l'un de l'autre, d'enlever ces bois.

A peu près tous les conducteurs s'accordent à dire que les bois de construction ont été exploités dans les environs des chemins qu'ils ont ouverts. Il conviendrait donc que les spéculations qui se font de ces précieux articles fussent supprimées sans délai dans les lieux où ils sont devenus rares, et qu'en d'autres lieux la consommation en fut réglée avec économie et prévoyance.

Après l'ouverture de grands chemins et de chemins latéraux, conduisant aux terrains les plus propres à former de nouveaux établissements, il est encore d'autres moyens de favoriser la colonisation. On a remarqué avec satisfaction que depuis quelque temps la presse française et anglaise a pris un intérêt plus qu'ordinaire dans les progrès de la colonisation, et c'est avec non moins de plaisir que l'on voit aussi que plusieurs amis de leur pays contribuent à aider cette belle œuvre.

Parmi ceux qui vouent leurs études et leurs talents aux progrès de la colonisation, M. Stanislas Drapeau, de Québec, s'est fait remarquer par un pamphlet qu'il a publié et dans lequel abondent des suggestions qui font honneur au jugement et au zèle de son auteur.

M. Drapeau n'est pas seulement théoriste, il est un homme pratique. Il est aujourd'hui à la tête d'une colonie dans Ashburton, dans le comté de Montmagny. Il a éprouvé les misères et les fatigues du *pionnier* dans la forêt. Il connaît l'encouragement et l'assistance dont les colons ont besoin pour ouvrir leurs grandes routes. Il s'est convaincu que les autorités municipales sont incompetentes pour les leur donner, et ici il confirme une opinion déjà émise.

M. Drapeau, dont toutes les suggestions contenues dans son pamphlet méritent d'être lues, recommande, entre autres choses utiles, que le long des chemins ouverts par le gouvernement, des défrichements soient faits sur les terrains adjacents à raison de dix acres sur chaque lot de cent acres chacun; que sur chacun de ces lots, une maison peu coûteuse soit construite, qu'une avance de £10 soit faite au colon la première année, pour l'aider à se procurer des grains de semence; enfin que le colon, pour l'acquisition d'un lot de cent acres ainsi amélioré, et pour le prêt de £10, serait redevable au gouvernement d'une somme de de £75 payable en dix paiements annuels. Le premier paiement ne serait que de £3 15s. et r'échéerait que le 1er janvier qui suivrait sa deuxième récolte; les autres paiements devant subir une proportion progressive jusqu'au 7ème, qui, comme les trois autres restant, seraient de £10 4s. 4½d.

On ne peut contester les avantages de ce projet, aucun autre ne pourrait être plus propre à former le noyau d'une colonie au milieu de grandes étendues de bon terrain, devenues accessibles par la confection d'un bon chemin.

Mais les terrains dans les townships à travers lesquels passeraient de longs chemins ne se prêteraient pas partout à ce système d'établissement.

Dans mon rapport sur les travaux de colonisation de 1854, j'ai cru devoir recommander un projet qui me paraît facile, pour coloniser le beau et immense territoire du Saguenay. Ce projet consiste dans un emprunt de £40,000, effectué par le moyen de déventures provinciales payables dans 15 ans et dont le trésor public serait remboursé par le prix de vente des terres dans ce territoire.

Le succès de cette opération est basé sur la valeur actuelle des terres et l'augmentation certaine de leur valeur, dans un temps plus que probablement très court.

Depuis que cette recommandation a été faite l'affluence des colons dans le Saguenay, sous des circonstances peu favorables, est bien de nature à prouver que toutes les chances sont en faveur de l'opération que j'ai pris la liberté de suggérer.

Ce mode de coloniser par un emprunt pourrait aussi s'appliquer facilement à toute autre section du pays. J'ai dû suggérer ce projet comme une ressource auxiliaire pour activer la colonisation, dans la crainte que les allocations futures ne fussent pas suffisantes pour répondre à tous les besoins de la colonisation.

Mais pour un plus ample développement de ce projet d'emprunt, je vous prie de me permettre de vous référer à la page 53, version française, de mon rapport du 25 février 1855.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

T. BOUTILLIER,

Inspecteur des agences.

APPENDICE

Du second rapport sur la colonisation des townships de l'Est.

CHAMBRE DE COMITÉ,

Mardi, 1er juillet 1851.

THOMAS FORTIER, écr., au fauteuil.

Thomas Boutillier, écuyer, un des membres du comité spécial, chargé de s'enquérir des causes qui empêchent ou retardent l'établissement des townships de l'Est, fut appelé devant le comité et examiné comme suit :

Avez-vous quelques suggestions à faire à ce comité, à l'égard de l'établissement des townships?—Oui, je prendrai la liberté de suggérer au comité deux moyens, que je considère comme essentiels et indispensables, si l'on veut donner à l'établissement des townships, (et c'est des townships de l'Est dont je parle plus particulièrement) une impulsion énergique et efficace.

Le premier de ces moyens est une taxe générale et annuelle de deux ou trois sous par acre de terre en superficie, destinée à l'ouverture des chemins.

Le second, un nouveau système de voirie pourvoyant au tracé, à l'ouverture et à l'entretien des chemins, et aussi à la collection de cette taxe et son emploi. Une taxe de trois sous par acre, produirait dans les townships de l'est, une somme d'environ £33,000. Je n'ai pas dans ce moment les calculs que j'ai faits sur l'étendue des chemins que l'on pourrait faire avec cette somme, mais chacun peut se convaincre qu'elle doit être très considérable. Comme à peu près les sept-huitièmes de cette somme seraient payés par des personnes ne résidant pas dans ces townships, il est facile de comprendre les avantages que retireraient les résidents de l'importation annuelle d'autant de capitaux employés au milieu d'eux.

A part l'étendue considérable de chemins que ces capitaux donneraient les moyens de faire annuellement, ils auraient encore l'effet de faire hausser le prix du travail dans les lieux où ils seraient employés, ainsi que la valeur des produits agricoles.

La taxe devrait être générale, c'est-à-dire, que les terres de la couronne et du clergé devraient y être soumises comme celles de tous particuliers. Je crois aussi que la taxe, d'ici à quelques années, devrait être imposée d'après la superficie du terrain et non d'après sa valeur, afin d'indemniser les colons actuels des sacrifices qu'ils ont dû faire, et des fatigues qu'ils ont endurées dans la formation de leurs établissements, et aussi, afin d'encourager, en ne les taxant pas, toutes personnes qui désireraient placer à l'avenir leurs capitaux en améliorations sur des terrains dans les townships.

Tous les chemins devraient être faits et entretenus en commun. Pour parvenir à ce but et être juste envers les colons actuels, ils conviendrait de faire évaluer les chemins qu'ils ont déjà faits à leur propre compte, et qu'ils ne fussent tenus de payer qu'une faible partie de la taxe ou aucune partie quelconque d'icelle jusqu'à ce qu'on ait prélevé sur les autres propriétaires une somme égale et proportionnée à la valeur des chemins faits par les colons.

Pour démontrer au comité la facilité d'exécution du projet que j'ai mentionné, je prends la liberté de lui soumettre le sommaire d'un bill dans lequel j'indique ce qui devrait servir de base à un nouveau système de voirie.

Sommaire d'un bill de voirie pour les townships.

1. Le gouverneur nommera un grand-voier pour les townships du Bas-Canada.
2. Le grand-voier nommera un député-grand-voier pour chaque district du Bas-Canada.
3. Le grand-voier aura aussi le pouvoir de nommer des députés spéciaux.
4. Le grand-voier aura un salaire annuel et n'aura droit à aucun émolument pour ses actes officiels. Il lui sera seulement alloué 2s. 6d. pour chaque lieue qu'il aura parcourue pour aller visiter les lieux et entendre les personnes intéressées, lorsqu'il en aura été requis par requête.
5. Ces émoluments lui seront payés à même le fonds destiné au chemin mentionné dans son procès verbal ou par les requérants, s'il ne juge pas à propos d'ordonner les travaux demandés.
6. Les députés-grand-voiers et les députés spéciaux auront droit aux mêmes honoraires pour leur transport et de plus à £1 10s. pour le rapport qu'ils seront tenus de faire au grand-voier.
7. Le grand-voier aura seul le pouvoir, soit après avoir entendu les parties ou après avoir visité les lieux lui-même, ou après avoir reçu le rapport de son député, de dresser un procès-verbal.
8. Tout propriétaire désirant l'ouverture d'un chemin, etc., adressera sa requête au grand-voier, ou à son député qui, l'un ou l'autre, devra procéder comme il est ci-après pourvu. Le député-grand-voier devra, sans délai, informer le grand-voier de l'objet de sa requête.
9. Le grand-voier aura le droit de remplacer en tout temps et dans quelques opérations que ce soit, ses députés de district par des députés spéciaux et de prendre lui-même la conduite de toute opération, à quelque étage qu'elle soit parvenue sous le contrôle de ses députés de district ou spéciaux.
10. Le grand-voier sera tenu d'agir lui-même à la réquisition du gouvernement et ne pourra dans ce cas se substituer de députés sans autorisation.
11. Le grand voier ou son député donnera avis de l'objet de l'ordre qu'il aura reçu du gouvernement, ou de la requête à lui présenté, dans les localités

intéressées ainsi que de sa présence à tels lieux, jour et heure, pour y entendre les intéressés et visiter les lieux.

12. Après avoir entendu les parties, etc., le grand voyer fera son procès-verbal ou le député son rapport, suivant le cas, qui sera publié à la porte de l'église des paroisses intéressées ; copie en sera laissée dans chaque paroisse ou township concernés, chez le notaire, ou le juge de paix, ou le capitaine de milice le plus à proximité, afin que chacun en puisse prendre connaissance. Avis sera donné de tel dépôt, la publication des avis relatifs aux procès-verbaux sera à la diligence des réquerants ou autres personnes que désignera le grand voyer.

13. Quinze jours après le dépôt du procès-verbal ou du rapport, le procès-verbal ou le rapport sera censé être agréé, s'il n'y a pas de signification d'opposition de faite au grand voyer ou au député de district. Un seul propriétaire concerné dans le procès-verbal ou le rapport aura le droit de faire opposition. Le député grand-voyer devra donner avis de l'opposition au grand-voyer.

14. Le grand-voyer étant informé de l'opposition, devra, s'il persiste à maintenir son procès-verbal ou le rapport de son député, donner avis aux parties que son procès-verbal sera discuté au plus prochain terme de la cour du circuit judiciaire dans les limites duquel sont situées les propriétés concernées. Si le procès-verbal concerne des propriétés situées dans plusieurs districts judiciaires, le grand-voyer décidera et fera connaître dans quelle cour de circuit aura lieu la discussion, laquelle cour aura, par le présent projet, juridiction pour cette fin, mais n'aura pas le droit de changer la direction des chemins mentionnés aux procès-verbaux, *elle ne pourra qu'anéantir les procédés s'ils ne sont pas réguliers ou légaux.*

15. Il y aura 1o. des chemins provinciaux, 2o. de comté, 3o. de township ou paroisse. Les chemins provinciaux seront ceux qui concerneront plus d'un comté. Les chemins de comté seront ceux qui comprendront plus d'une paroisse ou township ou plus d'une division municipale de paroisse ou township, et enfin, les chemins de paroisse ou township seront ceux qui ne s'étendront pas en dehors des limites d'une paroisse, d'un township ou d'une division municipale de paroisse ou township.

16. Les chemins provinciaux et de comté seront faits à même un fonds qui sera formé par une taxe annuelle de trois sous sur chaque arpent de terre en superficie, et avec le fonds destiné à la colonisation par la législature.

17. Les chemins de paroisses ou townships seront ouverts et entretenus par taxes ou corvées prélevées et ordonnées par l'autorité municipale.

18. La taxe de trois sous par acre en superficie ne sera prélevée que sur les townships de l'Est, et sera employée à la confection de chemins dans ces townships.

19. Dans toute autre partie de la province, divisée en townships, le grand-voyer ordonnera que la taxe pour la confection d'un chemin soit prélevée de la manière qu'il croira la plus équitable.

20. Les municipalités entretiendront telles parties de tous chemins qui se trouveront dans leurs limites, par une taxe prélevée sur la municipalité.

21. Les taxes pour l'entretien des chemins seront prélevées, soit en travail ou en argent, mais toujours d'après la valeur de la propriété et en sus de celle que le grand-voyer aura ordonnée pour l'ouverture des chemins d'après la superficie.

22. Si les municipalités négligent de prélever les taxes pour l'entretien des chemins, les inspecteurs de la municipalité devront s'assembler d'eux-mêmes ou être assemblés par ordre du grand-voyer ou de son député, et ils auront pour cette fin tous les pouvoirs du conseil municipal. La majorité des sous-voyers d'une paroisse, township ou de division d'inspecteurs formera un quorum, et l'inspecteur présidera et votera dans le cas de division égale entre les sous-voyers.

23. S'il n'y avait pas d'inspecteurs ou de sous-voyers de nommés dans ces localités par la municipalité, le grand-voyer en nommera.

24. Pénalités contre les secrétaires municipaux, inspecteurs ou sous-voyers pour toute négligence et désobéissance aux ordres du grand voyer et de son député et pour refus de se conformer à la loi, etc.

25. Les terrains arpentés de la couronne et du clergé seront, pour l'entretien des chemins, sujets aux mêmes charges qui seront imposées sur toute autre propriété.

26. Tout contribuable pour l'ouverture des chemins devra avoir payé ses taxes, avant le 15 de mai, à l'inspecteur de sa division, et du 15 au 30 du même mois, chaque inspecteur devra faire, entre les mains du grand voyer ou de son député, le versement de ses recettes, lui fournir par écrit la désignation des terrains dont les taxes n'auront pas été payées, et lui transmettre aussi, s'il les connaît, les noms des propriétaires de ces terrains.

27. Après l'époque où les taxes seront devenues dues, et sur le rapport du grand voyer, basé sur les retours des inspecteurs, le gouvernement versera entre les mains du grand voyer, pour être employé suivant les procès verbaux, le montant des taxes qui n'auront pas été payées, et le gouvernement dès ce moment prendra possession des terrains dont les propriétaires auront ainsi négligé de payer les taxes.

28. Les municipalités dans les cas de chemins municipaux auront les mêmes obligations et privilèges que le gouvernement, en vertu de la clause précédente.

29. Avis dans les papiers publics de la saisie de tels terrains.

30. Dans les deux années qui suivront cet avis, les ex-propriétaires pourront recouvrer les terrains en remboursant toutes taxes, frais, etc., avec intérêt de douze par cent.

31. Le gouvernement par son grand voyer ou autre délégué, la municipalité par son secrétaire, auront le droit en tout temps de poursuivre les propriétaires pour le paiement des taxes, frais et intérêts dans l'intervalle de ces deux années.

32. A l'expiration des deux années le grand voyer, dans le cas de chemins provinciaux et de comté, sur l'ordre du gouvernement, et après avis dans les papiers publics, fera vendre à l'enchère les terrains saisis.

33. Le secrétaire municipal en fera autant par ordre du conseil municipal, dans le cas des chemins de paroisses ou townships.

34. Les taxes, intérêt, etc., étant pris sur le prix de vente, le surplus s'il y en a, restera, dans le cas des chemins provinciaux et de comté, entre les mains du gouvernement, et dans le cas des chemins de paroisses ou townships, entre les mains du secrétaire municipal, jusqu'à ce qu'il soit légalement réclamé.

35. Avis dans les papiers publics du dépôt de ce surplus et du nom de l'ex-propriétaire, s'il est connu, avec désignation du terrain.

36. Tout propriétaire sera tenu de clore son terrain à ses propres frais sur un chemin public seulement, communément appelé chemin de front, et ce dans une proportion qui ne devra pas excéder de plus d'un quart la largeur du terrain qui se trouve entre les deux lignes latérales de son terrain, à angle droits.

37. Dans tout autre cas le propriétaire qui se trouvera le voisin d'un chemin public aura le droit d'exiger des travaux mitoyens de la municipalité, suivant les lois et usages actuels. Le grand-voyer, ou son député ou son délégué décidera, d'après la nature du terrain et autres circonstances, les proportions du travail qu'il convient d'assigner au propriétaire et à la municipalité, et de la localisation de ce travail, s'il y a désaccord entre les intéressés.

38. Le grand-voyer ou son député, s'il en a l'autorisation du grand-voyer, aura le droit d'employer un arpenteur pour l'examen des lieux et la vérification des lignes de township ou paroisse et des lots de terre.

39. Le grand voyer ou son député décidera de la largeur que devront avoir les chemins, soit dans quelques-unes de leur parties ou dans toute leur étendue. Les conseils municipaux auront le même droit dans le cas de chemins de paroisse ou de township, etc.

40. Le grand-voyer aura le droit de faire prendre tous les matériaux nécessaires pour la confection des chemins, partout où ils se trouveront, et en en payant la valeur ; seront exceptés tous les matériaux qui auront commencé à être utilisés par le propriétaire, ainsi que les érables, plaines et autres arbres plantés ou réservés pour ornement ou utilité évidente.

41. Le grand-voyer ordonnera, dans son procès-verbal, généralement tout ce qui sera nécessaire pour la confection des chemins et la sûreté des voyageurs.

42. Dans aucun cas le grand-voyer ne pourra recevoir, pour son transport, quelque soit la distance qu'il ait à parcourir, plus de £12 10s. Od., à moins que le gouvernement ne lui ordonne de procéder lui-même ou à moins qu'il ne soit requis de le faire par au moins dix propriétaires intéressés.

43. Le grand-voyer fixera le temps où les chemins seront commencés et finis ; il ordonnera qu'ils soient faits à la journée ou par contrat, et quelle étendue devra être faite dans un temps donné ; il nommera des surveillants dans l'occasion ; il aura le droit d'exiger l'assistance des officiers municipaux, inspecteurs ou sous-voyers pour faire faire les criées, passer contrat, etc. Tout contrat ou adjudication, cependant, n'aura de force qu'après l'approbation du grand-voyer.

44. Pour l'entretien des chemins, les terres de la couronne ou du clergé seront évaluées et l'évaluation sera transmise au commissaire des terres. S'il la trouve trop élevée, il y aura arbitrage.

45. Les terrains qui ont déjà contribué à l'ouverture de quelque chemin ne seront taxés pour l'ouverture de nouveaux chemins que du tiers seulement de la taxe qui sera prélevée pour cet objet, et ce, jusqu'à ce que la valeur de leurs travaux antérieurs leur ait été remise par l'exemption des deux tiers de la taxe, mais ils contribueront au fonds commun qui sera prélevé pour l'entretien des chemins, comme tout autre propriétaire. Les conseils municipaux feront faire l'évaluation de ces travaux, laquelle évaluation sera soumise au grand-voyer. Il y aura arbitrage si le grand-voyer ne la trouve pas équitable.

46. Le passage des rivières guéables et les traverses sur les glaces seront établies par un procès-verbal du grand-voyer, comme l'ouverture d'un chemin.

47. Les conseils municipaux et, à leur défaut, l'inspecteur et sous-voyer, auront le droit d'établir des chemins sur les glaces, et autres chemins communément appelés chemins d'hiver.

48. Les traverses à gué, les traverses et autres chemins sur les glaces seront balisés, mais les chemins sur terre ne seront balisés que lorsque le grand-voyer ou le conseil municipal le croira nécessaire.

49. Les dommages causés par le mauvais état des chemins seront payables par la municipalité.

50. Les dommages causés à un propriétaire par l'ouverture, le changement ou l'abolition d'un chemin seront payables à dire d'expert, à même le fonds destiné pour tel chemin.

51. Le mot chemin comprendra tout chemin, pont, clôture, fossé, décharge, garde-corps et tout ce qui sera considéré comme nécessaire pour tenir les voies publiques en bon état et sûres pour le voyageur.

52. Par avis public dans les localités intéressées ou concernées, sera entendu avis public donné verbalement et par écrit affiché à la porie des églises ou autres lieux publics de toutes les localités dans les limites desquelles se trouveront situés des terrains dont les propriétaires seront concernés dans un procès-verbal du grand-voyer.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES.

St. Hyacinthe, 21 mars 1856.

MONSIEUR, — En réponse à votre lettre du 23 février dernier, dans laquelle vous exprimez le désir d'e savoir ce que pensent les cultivateurs des obligations qui, sous le titre de *Settlement Duties*, sont imposées aux colons qui achètent du gouvernement des terres dans les townships ; j'ai l'honneur de vous dire qu'ils regardent généralement ces obligations comme *très onéreuses et propres à empêcher beaucoup de colons de s'établir dans les townships.*

Ils croient que le défrichement annuel, pendant cinq ans, de cinq acres par 100, et l'obligation de bâtir immédiatement une maison de 18 pieds sur 26, sur leur terrain, et de l'occuper immédiatement et sans interruption, exigent des moyens pécuniaires que n'ont pas le plus grand nombre de ceux qui désirent former des établissements dans les townships. Ils croient aussi qu'il ne devrait y avoir aucune réserve de bois sur les terres que le gouvernement vend aux colons.

Le défrichement annuel de 5 acres de terre sur cent, pendant cinq années consécutives et l'occupation immédiate et non interrompue du lot acquis, n'est pas certainement propre à arrêter l'émigration aux Etats-Unis.

Il est connu que ceux qui, en général, émigrent aux Etats-Unis, n'y vont que parce qu'ils sont sans autres moyens d'existence que celui de travailler pour autrui ; or il doit être bien évident que ce ne peut être cette classe d'individus qui pourra aller dans les bois faire des défrichements, bâtir une maison, et ensemençer ses terres sans avoir le privilège d'aller gagner ailleurs de quoi s'alimenter pour faire ces premiers travaux. Il devrait être permis à toute personne de choisir et prendre un lot, pourvu qu'elle réponde à tous travaux publics et mitoyens, d'aller où elle croirait convenable pour gagner sa vie et faire des épargnes qu'elle placerait ensuite en améliorations sur son lot. Les colons ont raison de dire que le gouvernement ne devrait faire aucune réserve de bois sur les terres qui leur sont vendues.

Ces réserves ne sont faites que dans l'intention de vendre des bois de service à des spéculateurs, ou parce que ces bois leur ont déjà été vendus. L'intérêt public, comme l'intérêt individuel des colons, proscrivent ces réserves qui, dans les townships, seront la cause, comme elles l'ont été dans les seigneuries, d'une destruction immédiate des meilleurs bois de service. Lorsque le propriétaire du terrain n'est pas le propriétaire du bois, il n'a aucun intérêt à le conserver. Il le détruira même pour la plus légère considération parce qu'il a la conviction que d'un jour à l'autre ce bois peut être enlevé par une autre personne. Dans les townships de l'Est les bois de construction sont déjà rares, et indubitablement le temps est arrivé où le gouvernement doit penser à en encourager la conservation.

Si la population continue à se porter dans les townships autant qu'il y a lieu de l'espérer maintenant, il est très probable qu'en plusieurs localités on aura avant longtemps à souffrir de graves inconvénients par le manque des bois de service. De l'encouragement donné à la manufacture des alcalis aurait un excellent effet dans les townships où abondent les bois francs. La manufacture de ces sels fournirait au colon des moyens de vivre en défrichant sa terre et en augmentant tous les ans sa culture. Et s'il était le propriétaire de tous les bois qui sont sur sa terre, l'encouragement donné à la manufacture de la potasse l'engagerait à exploiter ses bois de construction qu'il importe tant de conserver et qui cependant sont jetés dans le commerce pour un bien faible prix. La manufacture des alcalis a encore un avantage très important en ce qu'elle procure au colon de l'ouvrage sur son propre terrain pour lui et ses enfants. Elle le tient chez lui à surveiller sa famille, ses travaux agricoles et le met à l'abri du besoin

d'aller travailler dans les chantiers, ou le plus souvent l'engagé se démoralise et en revient pauvre comme au jour du départ.

Voici, outre les prix et termes de paiement pour le terrain, à quoi devraient se réduire, il me semble, les conditions de la vente faite au colon.

1o. A l'avenir le colon ne devrait être obligé de répondre qu'aux travaux publics et mitoyens et sujet à perdre son billet ou droit de *location*, sur preuve du fait qu'il a omis de s'acquitter de ses devoirs.

2o. Il devrait avoir droit, en tout temps (*le prix de vente étant payé*) à une patente pour son terrain, lorsqu'il aura fait sur un lot de 200 acres des améliorations valant £100, et sur un lot de 100 acres et au-dessous des améliorations valant £50.

3o. Tant que le colon n'aura pas obtenu sa patente il ne devrait pouvoir disposer de son terrain sans une autorisation du commissaire des terres.

J'ai, etc.,

(Signé;)

T. BOUFILLIER,

Inspecteur des agences.

L'hon. Jos. Cauchon,
Commissaire des terres,
Etc., etc., etc.,
Toronto.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE de l'assemblée législative, en date du 28 avril 1858, pour copie de certains documents relatifs à la coupe des bois de construction dans le Saguenay.

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

Bureau du secrétaire,

Toronto, 6 juillet 1858.

(NOTE.—*Conformément à la recommandation du comité permanent des impressions, les documents qui suivent seulement sont imprimés.*)

Province du Canada.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Toronto, 8 août 1851.

Avis est par le présent donné, qu'à compter de et après la date du présent, des licences, suivant la formule ci-annexée, seront accordées en tout temps, pour couper des bois sur les terres vacantes de la couronne, aux conditions et règlements suivants, sanctionnés par son excellence le gouverneur général en conseil, par ordre en date du 7 courant, en addition aux dispositions de l'acte 12 Vic., c. 30. Et les règlements du 5 septembre 1849 et du 15 mars 1850, sont par les présentes remplacés.

1. Les demandes de licences de coupe de bois sur les terres vacantes de la couronne sur la rivière Ottawa et ses tributaires, depuis Gatineau, et les townships de Hull et Wakefield inclusivement, en montant; et les comtés de Lanark, Renfrew et Carleton, et cette partie des comtés de Frontenac, Lennox et Addington, au nord des townships de Bedford, Hinchinbrook, Kennebec et Kaladar, devront être adressées à A. J. Russell, inspecteur des licences à bois de la couronne à Bytown, et dans les autres parties de la province aux agents respectifs des terres de la couronne.

2. Les demandes devront être faites par écrit, désignant distinctement l'étendue, ou faisant mention des lots de terre pour lesquels on demande une licence, les soumissionnaires donnant, lorsqu'ils en seront requis, des esquisses tirées à l'échelle des limites qu'ils demandent situées à des points connus. Il ne sera point accordé de licence de location sur des terres qui n'aurent pas été arpentées, excédant 10 milles de long sur cinq milles de profondeur, ou excédant une étendue

due de cinquante milles carrés, et la moitié de cette dimension dans des townships arpentés; dans ce dernier cas, les lots et les rangs devront être mentionnés. Il ne sera donné de locations qu'à un côté des rivières, partout où il sera possible de le faire. Toutes les licences expireront le 30 avril après la date du présent. La même personne pourra avoir plusieurs locations continues.

3. Le bois coupé sera payé aux taux suivants, savoir:—

Chêne et noyer par pied cube.....	1½ d.
Mérisier, pin rouge, orme, frêne et tamarac.....	1 d.
Pin blanc, bois blanc, cèdre et épinette, etc.....	0½ d.
Billots de pin rouge, 12 pieds de long par billot.....	7 d.
“ “ blanc, “ “ “ “	5 d.
Epinette “ “ “ “ “	2½ d.
Bois de corde (franc) et bois à lattes par corde	8 d.
“ “ (mou) “ “	4 d.

Chaque morceau de pin blanc sera considéré comme contenant 70 pieds cubes.

“ “ rouge “ “ “ “	38
Toute autres espèces de bois, “ “ “ “	34

Le bois pour chemins à rails sera pris d'après son mesurage réel, pourvu qu'il n'excede pas l'un dans l'autre plus de la moitié de la mesure régulière, ou moyennant que la partie exhibe un contrat et spécification correspondant au bois de son radeau.

Tous billots de sciage qui seront dorénavant coupés sur les terres publiques, s'ils sont exportés de la province, devront être payés à un taux double de ceux ci-dessus respectivement mentionnés.

4. Tous bois carré, billots, madriers, planches, ou autres espèces de bois sortant de l'agence où ils auront été coupés sous aucune forme, seront sujets à être comptés ou mesurés quand on le croira nécessaire, et on devra donner des états assermentés des qualités et quantités de bois et billots qui auront été coupés sous chaque licence, lorsque l'agent des licences ou autre personne autorisée le requerra.

5. Ceux qui couperont du bois sur les terres publiques, devront, avant de flotter aucun radeau ou en enlever aucune partie de l'agence où ils auront des licences (qu'il ait été coupé sur des terres publiques ou sur des terres privées) en faire rapport au collecteur des droits sur les bois ou à l'agent, faisant, s'il est nécessaire, une déclaration sous serment du nombre de morceaux de chaque espèce de bois dans chaque radeau, ou partie d'icelui, et le nombre de cribs; sur quoi, ils recevront un acquit du collecteur ou de l'agent, déclarant le nombre des pièces dans chaque radeau; combien, s'il y en a, ont été prouvées d'une manière satisfaisante avoir été pris sur des terres privées, et sur combien, s'il y en a, les droits ont été antérieurement ou alors payés; et à l'arrivée d'aucun de ces radeaux ou partie de bois à Québec, ou à aucune place ou port intermédiaire, pour le vendre ou le mettre à bord des vaisseaux, le propriétaire ou celui qui en aura la charge, en fera le rapport dans l'intervalle de quarante-huit heures à l'inspecteur des radeaux, au député surintendant des mesureurs de bois, ou autre officier préposé, et en sus de la quantité indiquée dans l'acquit comme passible du droit, tout surplus de bois au-delà du nombre de morceaux qui y seront spécifiés, sur l'assertion de l'inspecteur des radeaux, le député surintendant des mesureurs de bois, ou autre officier préposé, sera considéré comme ayant été coupé sur les terres de la couronne, et sera en conséquence sujet au paiement des droits.

6. Ceux qui négligeront de faire le rapport du départ de leurs radeaux ou autre bois de l'agence où ils ont des licences, ou de leur arrivée à Québec, ou autre port ou place pour le vendre ou le mettre à bord des vaisseaux dans cette province comme ci-dessus mentionné, ne pourront plus obtenir de licence, et seront sujets

à la confiscation de leur bois pour infraction des règlements, tel que le prescrit la 3e section de la 12e Vic., c. 30.

7. Désormais, lorsqu'il sera accordé une licence pour couper du bois sur les terres publiques, on exigera le paiement d'une rente foncière de deux chelins et six deniers par chaque superficie d'un mille que portera la licence, en sus des obligations ordinaires, et le dépôt ci-devant prélevé en à compte sera discontinué. La rente foncière sera basée sur l'étendue réelle la plus approximative des locations de bois, mais elle ne sera moins d'un louis courant sur aucune licence, et il ne sera fait aucun remboursement de ce qui aura été calculé être au-dessus de la rente foncière après que la licence aura été donnée.

8. La rente foncière qui sera payable au renouvellement de la licence doublera celle de l'année précédente, s'il n'a pas été dûment fait de travaux sur la location, augmentant tous les ans dans cette proportion tant qu'elle ne sera pas occupée, (à l'exception de l'année qui suivra celle où la licence aura été en premier lieu accordée, si ce n'est pas dans un township arpenté); le taux original reprenant du moment que la location sera dûment occupée; et elle sera considérée avoir été dûment occupée si on y a coupé 500 pieds de bois équarri ou 100 billots de sciage par mille carré.

9. Aucune location à bois ne sera confisquée, parce qu'elle n'aura pas été occupée, pourvu que la rente foncière qui se sera accumulée pour cette cause soit dûment payée; mais des locations dont des arrérages de rente foncière auront été évités au moyen de fausses assertions concernant son occupation, seront (après que le premier occupant aura eu l'avantage d'être entendu à ce contraire) accordées à ceux des soumissionnaires qui les premiers ont foi de cette évasion et de non-occupation, le ou avant le 31 mai, et qui le prouveront par le certificat d'un arpenteur juré, le ou avant le 31 juillet suivant. S'il est prouvé qu'il n'y ait que la moitié qui ait été occupée, le premier occupant pourra retenir une moitié de la location après qu'elle aura été divisée d'une manière équitable dans l'opinion de l'agent.

10. Les locations vacantes seront accordées aux premiers soumissionnaires, et seront désignées dans les licences comme "ne devant pas affecter les licences antérieures qui existent, ou qui doivent être renouvelées en vertu des règlements," mais ceux qui feront application pour des locations vacantes devront en demander une licence et payer la rente foncière requise (donnant des cautions suffisantes pour le paiement de tous les droits qui pourront devenir dûs en vertu de la licence) dans l'intervalle de trois mois à compter de la réception de leurs soumissions dans les districts des bois de Bytown, et toutes autres parties de la province où les terres ne sont pas mises en township ou autrement arpentées pour leur établissement et dans l'intervalle d'un mois dans telles parties d'autres agences où les terres sont arpentées, ou prêtes à être concédées; autrement, leurs soumissions ne seront d'aucun effet, et les locations pourront être accordées aux soumissionnaires qui les demanderont les premiers. La rente foncière sera remise aux soumissionnaires si la location qu'il aura demandée ne peut lui être accordée.

11. Les licenciés qui se seront conformés aux règlements auront droit au renouvellement de la licence de leurs locations en préférence à ceux qui en feront la demande, s'ils donnent leurs soumissions par écrit pour tel renouvellement avant le premier de juin immédiatement suivant leur première licence, et se conforment aux conditions mentionnées dans la dernière clause avant le premier de novembre suivant; s'ils ne le font, les locations qu'ils ont deviendront alors vacantes, et seront mises en vente le 10 novembre suivant, et adjugées au plus haut enchérisseur qui en fera immédiatement le paiement, et si elles ne sont pas alors vendues, elles seront données au premier qui en fera la demande comme à l'ordinaire.

12. Quand il sera reçu deux soumissions ou plus en même temps pour le même terrain, il sera divisé au sort entre les parties, si quelqu'une d'elle désire qu'il en soit ainsi, autrement, le droit au tout sera décidé au sort. Mais sur les rivières où il y aura eu des frais d'encourus pour arpentages ou autres causes qui pourront le nécessiter, il pourra être disposé de la préférence à la licence pour locations à bois à tel prix donné que le commissaire des terres de la couronne jugera à propos, et être adjugée à l'encan en tout ou en partie au plus haut enchérisseur qui en fera immédiatement le payement, en cas de désaccord entre les soumissionnaires, qui y auraient un égal droit.

13. Dans le district des bois de Bytown et les autres parties de la province, où les terres ne sont pas mises en townships ou arpentées pour leur établissement, quand un soumissionnaire aura attendu pendant l'espace d'un mois ou plus par rapport à une demande antérieure (pour le même terrain) qui sera devenue nulle, il lui sera alloué un mois en sus du temps fixé pour prendre une licence, pourvu qu'il fasse sa demande par écrit pour cette extension de temps dans l'intervalle de trois mois après la réception de telle demande pour une licence ; et dans ces localités, où par la 10^e clause de ces règlements, un mois est le temps pour lequel une demande est considérée comme étant dûment faite, dix jours seulement seront alloués, en sus, dans le cas d'obstruction pendant dix jours ou plus.

14. Lorsqu'il ne pourra être donné décision sur une soumission avant que le résultat de quelque mesurage y relatif en progrès soit connu, ou avant qu'il soit en projet, il sera alloué un délai de trois mois au soumissionnaire dans le district des bois de Bytown, et dans toutes autres parties de la province où les terres ne sont pas mises en township ou arpentées pour leur établissement, et un mois pour prendre une licence, après que la notification du résultat s'il est en sa faveur, aura été envoyée à son adresse ; et lorsque les visites nécessaires à la préparation des esquisses requises par ces règlements, ne pourront, sans une perte sérieuse, être faites à moins d'une extension de temps, sur demande par écrit elle pourra être accordée. Les licences accordées d'après des descriptions ou esquisses fausses qu'auront données les soumissionnaires devront être subordonnées aux licences subséquentes dont les descriptions seront soignées, et pourront être annulées en entier ou en partie, lorsque nécessaire ; ceux qui persisteront à travailler sous de telles licences après avoir été informés de cesser, seront considérés comme transgresseurs, et seront passibles d'amendes comme tels.

15. L'inspecteur des licences et les autres agents des bois de la couronne, tiendront des registres de toutes les soumissions pour les locations, des licences accordées et de leurs transports, lesquels, ainsi que leurs plans des limites sous licence et des terrains vacants, seront ouverts pour l'inspection publique, mais aucun soumissionnaire n'aura droit à des explications concernant des soumissions subséquentes à la sienne pour le même terrain.

16. L'inspecteur des licences à Bytown et les autres officiers compétents, donneront, lorsqu'ils en seront requis par quelque partie intéressée, des informations sur la manière que les limites des locations à bois devront être fixées pour être conformes aux licences actuelles. Les arpentages devront être faits aux frais de ceux qui les demanderont, mais les plans, rapports et autres détails d'iceux seront payés et gardés de record par l'inspecteur des licences ou l'agent après qu'il les aura examinés et approuvés.

17. Dans tous les cas de contestation relativement au droit à des limites ou à la position des bornes, l'opinion de l'inspecteur des licences à Bytown, ou de l'agent chargé de l'émission des licences sera obligatoire envers les parties, à moins qu'elle ne soit rejetée par arbitrage dans l'intervalle de trois mois après que la notification de cette opinion aura été communiquée aux parties (ou à leurs représentants, ou expédiée par la poste à leur adresse ou par la décision de la cour.

18. Afin d'éviter tous délais et toutes difficultés, relativement aux arbitres, la partie qui se croira lésée par cette décision n'aura qu'à notifier l'officier qui l'aura donnée de son dissentiment par écrit, et donner le nom de l'arbitre dont elle à fait choix. Il sera alors du devoir de l'inspecteur des licences ou autre officier autorisé de se constituer arbitre de l'autre partie ; et dans le cas où ces arbitres ne s'accorderaient pas sur le choix d'un sur-arbitre, s'il devenait nécessaire d'en nommer un, le commissaire des terres de la couronne en nommera un, aux frais communs des parties, sur la réquisition d'aucune d'elles, ou d'aucun des arbitres.

19. Les transports de locations devront être faits par écrit, et si le bureau des terres de la couronne ou l'agent chargé des licences les approuvent, ils seront valides à compter du jour où ils auront été déposés entre les mains de ce dernier ; mais aucun transport ne sera valide à moins que la partie qui l'aura fait n'ait réellement occupé la location pendant une saison.

20. Les squatters ou autres occupants de terres sans autorité, qui y couperont des bois ou autres billots de sciage sans licence (si ce n'est pour faire de la terre neuve, bâtir ou faire des clôtures) ou autre qui le feront par leur permission se rendront passibles des pénalités imposées par la loi en coupant des bois sans licence.

21. Les personnes qui refuseront ou éviteront de payer les droits des glissoires ou les droits sur leurs bois, ou le règlement final des obligations pour iceux avant de l'enlever ou qui seront en défaut avec le bureau des bois de la couronne ou l'agent, et les personnes qui prendront forcément possession de terrains en litige avant d'avoir obtenu une décision en leur faveur ; et ceux qui refuseront de se conformer aux décisions des cours ou des arbitres, ou aux règlements établis par ordre en conseil, ou qui troubleront forcément les surintendants, perdront leurs droits à d'autres licences, et leurs locations deviendront disponibles en faveur d'autres à l'expiration de leurs licences.

22. Le collecteur des droits sur les bois de la couronne, ou l'officier en charge du district des bois à Bytown, pourra autoriser aucun des agents locaux des terres de la couronne à percevoir les droits sur tous bois ou billots de sciage coupés sous licence pour la consommation intérieure, ou qui pourront être expédiés au marché par une autre voie que celle de Bytown ; et tous tels agents dont les agences, ou aucune partie d'icelles, pourront se trouver dans les limites ou près du district des bois à Bytown, sont autorisés de saisir tous bois ou billots de sciage coupés sans licence dans les limites de leurs agences ou qui y passeront, sur la vente desquels ils recouvreront leur commission ordinaire pour perception.

23. Les licences seront données dans la formule ci-annexée. La clause qui y est mise au bas devra être signée par les cautions du licencié au lieu des obligations qui étaient ci-devant passées, et la description de location devra être écrite au dos de la licence.

FORMULE DE LICENCE.

Par autorité du statut provincial, 12 Vic. c. 30, et des règlements en date du huit août 1851, et pour et en considération des paiements faits et qui seront faits à Sa Majesté, je, par le présent, donne plein pouvoir et autorise
 et agents et employés, à couper sur
 la location désignée au dos des présentes par et à garder et occuper
 la dite location à l'exclusion de tous autres, excepté comme ci-après mentionné :
 à compter du au 30 avril, 18 , et pas plus longtemps ; avec le
 droit de transporter le dit bois à travers aucune des terres non-
 occupées ou incultes de la couronne.

Et en vertu de cette licence, le dit licencié a droit tel que prescrit par le statut provincial de la 12 Vic. c. 20, à tout bois coupé par d'autres n'ayant pas droit au terrain assigné par le présent, avec plein pouvoir de le saisir et de s'en emparer partout où il le trouvera en cette dite province.

Mais cette licence est sujette aux conditions suivantes, savoir :—

Que toute personne ou personnes pourra ou pourront en tout temp faire des chemins et s'en servir pour voyager sur et à travers le terrain accordé par le présent et y couper et enlever aucun arbre nécessaire pour faire des flottes, traverses, rames et liens de radeau pour son ou leur propre usage.

Que rien dans le présent n'empêchera aucune personne ou personnes de prendre aucun bois debout, de quelque sorte que ce soit pour la construction de chemins ou ponts, ou pour des travaux publics.

Et que toutes personnes qui s'établiront d'après une autorité ou titre légal dans les limites de la location accordée par le présent, ne seront en aucune manière molestées par le dit licencié, ou aucune autre personne agissant pour
ou par permission.

Et à condition en outre, que le dit licencié ou représentant se conformera à tous les règlements établis ou qui pourront l'être par ordre en conseil, et qu'il se soumettra à ce que tout le bois qui sera coupé sous cette licence soit compté ou mesuré, et qu'il payera les droits imposés sur icelui lorsqu'il en sera requis par moi ou aucun officier à ce autorisé, autrement le dit bois sera confisqué au profit de la couronne, et le dit licencié sujet à telle autre pénalité que l'acte statue.

Donné sous mon seing, à ce
en l'année de Notre Seigneur, mille huit cent
Rente foncière.....

⚡ Nous avons lu et compris la nature des obligations contenues dans cette licence, et nous nous engageons conjointement et solidairement, et chacun de nos héritiers, exécuteurs, curateurs et administrateurs à payer tous droits qui pourront devenir dus et payables à Sa Majesté, ses héritiers ou successeurs, sur aucun bois coupé ou obtenu en vertu de cette licence dans le cas où le licencié ci-dessus nommé manqueraît ou refuserait de les payer, ou de donner des obligations suffisantes pour le paiement d'iceux.

(Copie.)

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,

Malbaie, 13 octobre 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, que conformément à vos ordres, j'ai fait l'inspection des différents établissements dans les limites de mon agence sur la rive nord du St. Laurent ; et j'ai aussi l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport que j'en ai fait.

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

(Signé,) GEORGE DUBERGER.

A l'honorable

Commissaire des terres de la couronne,
Toronto.

JOURNAL ET RAPPORT de George Duberger, agent des bois de la couronne, lors d'une inspection des billots et des comptes des droits de la couronne, dans divers établissements de moulins à scie, et dans diverses coupes de bois sur la rive nord du St. Laurent, situés dans la circonscription de son agence.

A l'honorable JOSEPH CAUCHON, commissaire des terres de la couronne de la province du Canada etc., etc., etc.

1855. Mercredi, 19 septembre.—Port au Saumon.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que j'ai ce jour laissé Malbaie dans un bateau, et accompagné de deux hommes engagés à 15s. par jour; pas un ne voulut faire de marché pour une somme fixe pour tout le voyage, vu les retardements que l'on aurait à rencontrer sur la route, ce qui rendait impossible de supputer le temps que durerait le service; ce même soir, à raison de vents contraires, je n'ai pu me rendre au-delà du Port au Saumon (11 milles.)

Judi 20,—Port au Persil.

Je pars de nouveau; mêmes vents contraires; j'atteins le Port au Persil (9 milles.)

Vendredi 21,—Rivière Noire Port aux Quilles, sur les Terres de la Couronne.

Je débarque à l'établissement de la Rivière Noire; il y a un petit moulin à scie assez grand pour le bois des terres de la couronne (sur le côté est de la rivière) et pour les terres seigneuriales privées (sur le côté ouest). Le moulin appartient à M. Price; il n'y a pas été descendu de billots dans la saison de 1854 et 1855.

Je me rends au Port aux Quilles, le moulin le plus proche à l'est, appartenant à M. Thomas Simard et autres; il ne s'y est rien fait l'hiver dernier, bien que le moulin ait été employé à scier d'anciens billots de plusieurs années que la sécheresse de la saison avait jusque là empêché de descendre dans ce très petit ruisseau qui forme la rivière Port aux Quilles. La quantité des billots est de 900, principalement de l'épinette; comme ces billots ont été portés en ligne de compte il y a déjà longtemps, il en sera fait mention cette année dans la liste des terres privées sur lesquelles il y a eu du bois de coupé.

Samedi, 22 septembre—Baie de Roches. Les Echafauds aux Barques. La Rivière au Canards et l'Anse à l'Eau.

Partant de l'endroit en dernier lieu mentionné, arrêtant en descendant, par terre et par eau à la Baie des Rochers, aux Echafauds aux Basques, à la Rivière aux Canards, j'atteignis l'Anse à l'Eau; les notes qui suivent se rattachent à chacun de ces endroits.

A la baie des Rochers, située sur ces limites ouest du township de Sauguenay, il y a un petit moulin à scie; c'est un moulin à deux pelles appartenant à M. Price; Alexis Tremblay, Picotte et quelques colons de l'endroit, ont fait des billots depuis quelques années; l'hiver dernier, comme le démontrent les rapports ils n'ont fait que des billots de pin et d'épinette; à la prochaine saison, si ces colons n'ont pas de meilleures nouvelles, ils n'entendent pas faire de billots.

Les ressource en bois des environs sont limitées au pin, bien qu'on y trouvera de l'épinette d'ici à plusieurs années encore.

Les Echafauds aux Basques: c'est un ruisseau qui tombe dans la baie du même nom, les Echafauds aux Basques, 5½ milles environ à l'est de la Baie des Rochers. Deux colons, Alexandre Dufour et Pierre Hervey, y ont entrepris la fondation d'un petit moulin. Le bois qui se trouve dans les environs se compose de quelques bosquets de pin blanc; pin rouge et d'épinette, dispersés dans des vallées isolées, environnées de montagnes rocheuses qui ont toujours empêché le transport du bois dans les établissements voisins. Ces colons, comme bien d'autres, sont en suspens, attendant des temps meilleurs, et indécis s'ils feront quelque chose en 1855 et 1856. Une fois partis, ils espèrent trouver du bois pour 7 ou 8 ans, et plus si l'épinette est en demande, vu que c'est cette espèce de bois qui abonde là comme presque partout ailleurs.

La Rivière aux Canards.

Cet endroit appartient à M. Price. Il ne s'y fait rien aujourd'hui ; le moulin qui avait coûté bien cher, avec ses dépendances, a été totalement détruit par le feu en août 1854 ; n'ayant pas été rebâti, les opérations du commerce de bois n'ont pas été reprises depuis. Les restes de l'établissement qui échappèrent à l'incendie consistent en fermes, habitations, magasins et cours, situés à l'Anse Ste. Catherine ; là une glissoire (ou dalle) laissait tomber les madriers du moulin de la Rivière au Canards sur un quai d'où ils étaient transportés à bord des vaisseaux, mouillés en sûreté à environ $\frac{3}{4}$ de mille de ce quai. Maintenant que ce commerce est mort, les restes de l'établissement sont sous la surveillance d'un homme de confiance et de sa famille. Autrefois cette même Rivière aux Canards, et ses neuf ou dix lacs étaient bien boisés en pin blanc et rouge, enlevé en grande partie par le commerce ; cependant il reste encore une immense quantité de ce bois ; qui malgré qu'on ne puisse le convertir en bons madriers de trois pouces, ferait néanmoins de bonnes planches d'un pouce ou d'un pouce et demi ; on pourrait manufacturer ces planches en immenses quantités à même le bois rejeté pour faire des madriers de trois pouces, vu qu'on ne se servait pour ces derniers que des meilleurs arbres, et on laissait pourrir, en trop grande quantité ceux qui ne répondaient pas exactement. Il est bon de remarquer que parmi les pins, ceux qui sont pourris au cœur fournissent invariablement les meilleures planches, et qu'il s'en trouve de cette espèce, dans toutes les coupes abandonnées, suffisamment pour manufacturer des millions de planches de la meilleure qualité.

L'Anse à l'Eau.

L'établissement à l'Anse à l'Eau, situé à l'embouchure de la rivière Saguenay, sur le côté Est, était bien considérable dans l'origine ; M. Price y avait bâti un moulin à scie, ainsi qu'un dépôt pour approvisionner les autres endroits, tant dans le haut Saguenay que sur le St. Laurent ; l'établissement fut fondé à des frais énormes, mais les recettes furent si loin de faire face aux dépenses, que le propriétaire discontinua d'en faire un centre du commerce de bois ; il est maintenant converti en un établissement agricole, sous la surintendance d'un commis en chef, qui, à part ses occupations ordinaires, garde un magasin bien assorti où les voyageurs peuvent trouver tout ce qui leur faut.

Là, à l'Anse à l'Eau, il s'est construit de temps à autre des bâtiments qui lui donnent aujourd'hui l'apparence d'un petit village ; non seulement il n'y a que trois ou quatre de ces maisons d'occupées, mais un moulin à scie considérable n'a rien à scier, et un autre moulin à farine ne marche que bien rarement, bien qu'il soit d'un grand secours pour les colons à quelques milles dans les environs. Quant au bois on peut encore en trouver en grande quantité au nord de l'établissement, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il soit de bonne ou de mauvaise qualité, vu que les rapports communs se contredisent, mais, somme toute, je suis en état de dire que si le commerce de bois prend un meilleur aspect, l'Anse à l'Eau sera digne d'une attention spéciale.

Samedi 23—Moulin à Baude—Petites Bergeronnes—Grandes Bergeronnes, et Grands Escoumains:

A bonne heure ce matin je quittai l'Anse à l'Eau, et me dirigeai vers les Escoumains où j'arrivai tard dans la nuit, ayant en chemin visité le moulin à Baude, Petites Bergeronnes et Grandes Bergeronnes, sur lesquels j'ai fait les notes suivantes :

Etablissements de Moulin à Baude.

Le moulin à Baude appartient à M. W. Price. Il est situé à $3\frac{1}{2}$ milles à l'Est de l'Anse à l'Eau. J'ignore pourquoi il a été construit si près de cet endroit. Le moulin, aujourd'hui une ruine complète, était autrefois un moulin de première classe ; je ne sache pas qu'il ait servi à d'autres choses qu'à scier

quelques billots pour les colons. Plus haut j'ai dit que la profondeur de l'Anse à l'Eau était boisée; je dois maintenant ajouter que le bois aurait pu aussi facilement être transporté à ce moulin. Les colons du moulin à Baude (12 ou 15 familles) ont prié M. Price de faire réparer son moulin; il l'aurait fait en 1852 ou 1853, s'ils se fussent engagés à apporter annuellement une quantité stipulée de billots suffisantes pour couvrir les frais de réparations, mais n'entrant pas en arrangement l'affaire fut abandonnée, et le moulin continua à tomber en ruine.

Petites Bergeronnes.

Ce moulin est à environ six milles plus bas que celui dont il vient d'être parlé. Les dépendances du moulin se trouvent à environ quatre milles en haut de la rivière Petites Bergeronnes; ce moulin, bien que peu considérable, a été plus ruineux que profitable. Sur le St. Laurent, à l'embouchure de la rivière, la terre est en culture. En 1843 ou '44, M. Thomas Simard était le seul propriétaire de tout l'établissement, et plus tard il le vendit à M. Price, se réservant pour lui-même les fermes cultivées à l'embouchure de la rivière. Quant au commerce de bois, l'entreprise manqua entièrement, et fut surtout finalement abandonnée quant tout l'établissement passa au feu il y a cinq ou six ans, et depuis cette époque la rareté du bois jointe à la dépression générale du commerce, eût l'effet de décourager M. Price de rebâtir l'endroit. M. Thomas Simard a continué à améliorer les fermes, bien que les bénéfices qu'il en retire doivent être très limités, si l'on prend en considération les fortes réparations qu'il est obligé de faire chaque année, et les remparts en terre qu'il est obligé d'entretenir pour empêcher les eaux du St. Laurent de détruire ses récoltes; néanmoins l'endroit pourra encore devenir prospère, à mesure que l'intérieur s'établira, chose qui tôt ou tard doit arriver, vu que le sol y est tout aussi bon.

Grandes Bergeronnes.

L'établissement du moulin de Grandes Bergeronnes, situé à un mille à l'Est de celui dont il vient d'être fait mention, n'a pas été plus prospère; il a été vendu et revendu plusieurs fois, et finalement la propriété en est revenue à M. Price et aujourd'hui pour la seconde fois il est devenu la proie des flammes, avant même d'avoir été construit comme on en avait d'abord l'intention; tout ce qui reste de ce qui formait autrefois l'établissement est un moulin à farine peu considérable, mais bien avantageux, avec une chapelle catholique romaine inachevée; aujourd'hui M. Price utilise le sol propre à la culture. Quant au bois, l'intérieur en est suffisamment approvisionné pour justifier la reconstruction de l'endroit si le commerce de bois prend un meilleur aspect, et surtout si l'épinette vient en demande.

Grands Escoumains.

L'établissement du moulin des Grands Escoumains est situé à environ dix milles à l'Est du dernier, ou à environ 20 milles de l'embouchure du Saguenay. Il appartient à MM. Naz. Têtu et Cie. Il est pour de bonnes raisons réputé un établissement avantageux, mais vu les accidents sérieux et les pertes considérables qu'ont éprouvés les propriétaires lors de la dépression du commerce de bois, ils se trouvent aujourd'hui fort embarrassés, et la présente année ainsi que la précédente ne contribuent guère à les retirer d'affaires. Durant la dernière saison ils ont fait 2,078 billots de pin, et 7,000 d'épinette, de 12 pieds. Les années précédentes ils réussirent à en couper de grandes quantités, tellement que d'année en année, vu la baisse des eaux de la rivière, ils furent ou incapables de descendre leurs billots, ou de les scier une fois descendus; leur approvisionnement devint en conséquence si considérable, qu'avec celui des années passées et avec le nouveau, si l'année eût été favorable au commerce, ils auraient eu assez de madriers pour charger sept ou huit vaisseaux de 700 à 900 tonneaux tandis qu'ils n'en chargeront que deux de cette classe, et resteront avec un appro

visionnement considérable en main pour 1856. Le bois est encore en bien grande abondance, surtout l'épinette, que l'on trouve éparsé dans différentes directions, ainsi qu'en bouquets considérables; à part le pin blanc et le pin rouge, l'endroit offrirait de grandes quantités d'épinette rouge. L'agent chargé de la surveillance (M. François Boucher,) avec deux assistants et quelques hommes attendent actuellement des instructions des propriétaires (MM. Têtu, de Québec) avant de commencer les opérations de 1855 et 1856. Si ces instructions ne sont pas favorables, ils ont l'intention de cultiver les terres qu'ils possèdent dans les environs en attendant de meilleurs jours.

Lundi, 24 septembre et mardi, 25.

Mon enquête est terminée, mais le temps et les vents contraires m'empêchent d'aller plus bas.

Mercredi, 26 septembre. Petits Escoumains, Sault au Mouton et Rocher Rouge.

Je laissai les Grands Escoumains à bonne heure, débarquant en chemin aux Petits Escoumains et au Sault au Mouton, j'arrivai tard à Rocher Rouge, environ 17 milles à l'Est des Grands Escoumains.

La rivière des Petits Escoumains est à sept milles à l'Est de l'établissement en dernier lieu mentionné; à cet endroit MM. N. Têtu et Cie ont jeté les fondements d'un moulin à scie avec dépendances, mais pour des raisons déjà énoncées ils ont ajourné la construction, du moulin, tout en conservant leur coupe de bois, et en coupant la quantité nécessaire de billots, qui furent descendus aux Escoumains. L'intérieur de cette rivière produit du bois assorti pendant plusieurs années encore, mais il faudrait pour que ce commerce profitât aux parties intéressées qu'il fut conduit sur une petite échelle. Avant d'abandonner ce sujet, je devrai mentionner que cette rivière est située aux limites Est mêmes du township des Escoumains.

Rivière du Sault au Mouton.

La rivière du Sault au Mouton, à environ 7½ milles à l'Est des Petits Escoumains, se trouve dans le township d'Iberville; c'est un endroit très avantageux pour un moulin. Un M. Rémi Boucher a demandé la permission de couper du bois en 1855-'56; à cette fin il jeta les fondements d'un établissement dont il suspendit la construction vu l'aspect décourageant du commerce de bois, mais il persiste dans son projet d'obtenir son permis; à raison de la grande proximité de cette rivière des Petits Escoumains, il est peut-être inutile de dire que l'on trouve ici les mêmes avantages par rapport au commerce du bois que ceux que j'ai attribués à la rivière dont j'ai parlé plus haut.

Rocher Rouge.

J'ai cru à propos de parler de Rocher Rouge, bien que n'étant pas un établissement propre au commerce de bois, pour les raisons que je vais énoncer, comme je l'ai fait des établissements que j'ai mentionnés plus haut. Cet endroit n'est qu'un établissement de colons, dans lequel, en la manière que je vais tantôt décrire, ces colons ont sans autorisation coupé 1300 billots de pin: William Tremblay et deux de ses fils sur les demi-lots à l'ouest du No. 55, et sur les lots Nos. 54 et 53 du 4e rang du township d'Iberville; François Debins et deux fils, dans le même rang et le même township, sur les lots Nos. 5, 51 et 50; ces deux individus et leurs fils, agissant comme associés ou non, confessent chacun avoir coupé 650 billots de pin chaque. Tremblay et Debins ont fini par me donner les 1300 billots, bien qu'ils aient tous deux refusé de payer les droits de la couronne montant pour chacun à la somme de £13 10s 10d, égale à £27 1s 8d, sur le principe qu'ils sont tous deux des colons *bona fide*, et que longtemps auparavant ils auraient fait l'acquisition de leurs lots, s'ils eussent été plus tôt offerts en vente; cependant, à l'heure qu'il est ils promettent d'entrer en arrangement avec l'agent des terres de la couronne à la Malbaie (M. Ed. Tremblay); en consé-

quence, pour le présent j'ai porté cette quantité de billots sur la liste des terres louées en prenant soin, néanmoins, de les informer, que je soumettrais l'affaire au département des terres de la couronne.

A propos de ces 1300 billots, je dois ajouter qu'à bonne heure ce printemps, les individus ci-dessus nommés les vendirent à Frédérick Boucher, l'agent de MM. Têtu et Cie, aux Escoumains. Je réclamai de lui les droits de la couronne ; en réponse, il allégué que Tremblay et Debins lui ont vendu les billots quittes de tous droits à payer, qu'ils avaient promis de régler l'affaire. La question que je désire soumettre au département des terres de la couronne est celle-ci ; ces billots peuvent-ils encore continuer à être portés sur la liste des terres louées, et être affectés au paiement des six lots réclamés, ou dois-je actionner les deux colons eux-mêmes, ou M. Boucher pour avoir acheté les billots sans m'en avoir donné avis ? De fait, je désire beaucoup que le département m'indique ce que je devrai faire.

Jeu*di*, 27 septembre.

Ayant terminé ma mission à Rocher Rouge, comme je viens de l'exposer je quittai cet endroit pour me rendre à l'établissement du moulin à scie de Portneuf, où j'arrivai le soir.

Vendredi, 28 septembre. Etablissement du moulin à scie de Portneuf.

Cet établissement est situé sur la première chute de la rivière Portneuf, à environ 3½ milles du St. Laurent, et environ 10 milles à l'Est de Rocher Rouge, ou disons presque sur les limites Est de la seigneurie de Portneuf, (ou Mille-Vaches) où M. James Gibb, de Québec, tient à bail pour un certain nombre d'années de l'honorable compagnie de la Baie d'Hudson, un emplacement de moulin, sur lequel il a construit un moulin à scie considérable, et diverses autres bâtisses pour l'usage de l'établissement. Le bois qui approvisionne cet établissement est supposé venir des terres de la couronne en arrière de la seigneurie ; je dis est supposé parce que les lignes latérales et les lignes de profondeur de cette seigneurie n'ont jamais été tracées, vu que les seules démarcations connues aujourd'hui, consistent en deux lignes de quelques chaînes de long seulement, tirées dans une direction nord du St. Laurent, où des poteaux de départ ont été enfoncés : l'ement. Au Rocher Rouge, ou près de là, pour indiquer la dite seigneurie de Mille Vaches, ou Portneuf. 2ment. Dans le même but, à ses limites Est sur le St. Laurent, à peu de distance en bas de l'embouchure de la rivière. Or, je ne saurais dire si ces faibles démarcations ont suffi aux agents de M. Gibb pour les guider en dehors des limites de la seigneurie dans leurs opérations sur les terres de la couronne ; néanmoins, les permis octroyés par moi jusqu'à ce jour ont toujours exprimé en termes exprès, que "le bois devra être coupé en dehors des limites encore inconnues de la seigneurie ; j'ai déjà eu l'honneur de faire plusieurs rapports plus détaillés à votre département sur ce sujet.

Cet établissement, l'hiver dernier (1854-'55) rapporta 2,500 billots de pin, et 2,250 d'épinette, juste assez pour tenir une partie des journaliers employés. Mais aujourd'hui qu'ils sont bien approvisionnés d'hommes et d'animaux, M. Beverly (l'agent de M. Gibb) est occupé à faire des arrangements considérables pour la saison de 1855-'56. Si le commerce de bois reprend son activité, l'établissement pourra pendant plusieurs années à venir fournir une grande quantité de bois, comme l'épinette, le pin rouge, le pin blanc et l'épinette rouge ; l'intérieur en arrière des limites nord de la seigneurie est constamment traversé de lacs, de ruisseaux et de petites rivières (tributaires de la rivière Portneuf), tous bien boisés, comme je l'ai déjà dit plus haut, qui tôt ou tard rangeront cet établissement au nombre des plus avantageux pour le commerce de bois.

Samedi, 27 septembre. Etablissement du Sault au Cochon et de la Baie de Laval.

Ayant terminé mes affaires à Portneuf je m'acheminai vers le Sault au Cochon, dix milles à l'est de l'établissement en dernier lieu mentionné ; voici mes notes à ce sujet :—

L'établissement du Sault au Cochon est un établissement de première classe ; il est possédé par M. W. Price, qui vu les circonstances embarrassantes dans lesquelles il se trouve placé ainsi que la dépression du commerce, s'est trouvé dans la nécessité de le fermer entièrement ; il n'a laissé qu'un journalier ordinaire pour avoir soin de cet établissement, qui se compose d'un moulin à scie de première classe, à plusieurs pelles et scies de différentes descriptions destinées à différents usages—de plusieurs magasins, hangars et habitations en bien bon ordre, et d'une quantité de terre défrichée dans les environs ; mais malgré tous ces avantages, l'endroit n'a pas produit un billot dans la saison de 1854-'55 ; et bien plus, à la date actuelle il ne se fait pas la moindre préparation pour les opérations de la saison de 1855-'56. A trois milles à l'est de ce dernier établissement se trouvent les Baies de Laval, dont plusieurs se touchent ; dans la plus grande tombe la rivière Laval, pour laquelle M. Price a un permis général ; j'en ferai en conséquence une mention spéciale.

Rivière de la Baie Laval.

Les coupes de bois de la baie et de la rivière Laval, comme je l'ai dit plus haut, appartiennent à M. Price, en vertu d'un permis, régulièrement renouvelé, ainsi que la meilleure partie des terres à la tête des baies, de la même manière que les autres colons possèdent leurs terres ; ces terres ont été défrichées et cultivées pour fournir le foin et les pommes de terre à l'établissement du Sault au Cochon, où ont été sciés tous les billots des baies qui y avaient été transportés, après avoir descendu les rivières Laval, ne formant par ce moyen qu'un seul établissement des deux. Je ne connais pas bien comment sont boisés ces endroits, vu qu'on m'en a fait des rapports contraires ; mais je sais qu'il y a des quantités d'épénette de la meilleure qualité.

Rivière Betsiamite.

Etablissement de la rivière Betsiamite. Avant de descendre plus bas il faut dire quelque chose de cet endroit ; il est à 18 milles à l'est des baies de Laval ; cet endroit est en rapport ou plutôt ne forme qu'un seul établissement avec celui de Papinachois (qui exigera néanmoins une mention spéciale), à 4 milles à l'ouest de l'établissement Papinachois. Pour abrégier les choses, je ferai aussi bien de dire ici que ces deux établissements appartiennent à M. Price, en vertu de permis séparés : au risque d'être fatigant pour le présent et utile pour l'avenir, je me hasarderai à continuer mes notes telles que je les ai commencées :

La rivière Betsiamite est une très grande rivière ; elle se décharge, après beaucoup de variations à l'est et à l'ouest, dans une direction nord-ouest, à environ 250 milles du St. Laurent ; l'embouchure ou l'entrée de cette rivière est formée par une baie d'environ quatre milles de long et variant en largeur de 1 à $\frac{1}{2}$ milles ; depuis la tête de la baie jusqu'à la première chute (environ 30 pieds de haut), la distance peut-être de 25 ; le flux se fait sentir à environ 20 milles du St. Laurent ; jusqu'à cette distance la navigation de cette rivière est ouverte aux bateaux ordinaires, mais plus loin le courant est trop fort pour avancer à la rame ; mais on peut fort bien remonter le courant à la cordelle, ou à la perche, puisque c'est de cette manière que je me suis rendu à la chute. A partir du St. Laurent à aller jusqu'au point que je viens de mentionner, et de chaque côté de la rivière, le sol est avantageux à la colonisation, mais au-dessus de ce point il est sablonneux à partir de l'entrée jusqu'aux chutes ; de chaque côté il y a aussi des tributaires qui viennent y verser leurs eaux ; ces tributaires, comme d'ordi-

naire sur cette côte, sont respectivement formés par des lacs séparés, qui se trouvent à une plus ou moins grande distance des bords de la rivière principale. On trouve du bois de chaque côté de la rivière depuis l'entrée jusqu'aux chutes, et il s'en trouve encore bien plus sur les bords à l'est au-dessus des chutes. Je ne sache pas qu'il y ait du bois ailleurs que vers latitude de 50°, où les Indiens prétendent qu'il y a du bois dans les lacs et les vallées dans à peu-près cette direction.

Il n'y a pas de moulins à scie sur cette rivière, comme je l'ai dit plus haut; le bois qui y est coupé est transporté à l'établissement Papinachois.

Etablissement Papinachois.

Etablissement du moulin à scie de Papinachois : c'est le dernier établissement de moulin à scie sur la rive nord du St. Laurent (comme il a été dit plus haut, il appartient à M. Price); la distance depuis l'embouchure du Saguenay est d'environ 80 milles, en droite ligne; suivant moi, cet établissement a coûté trop cher pour rapporter des profits raisonnables. Il est fermé, et il n'y a pas la moindre apparence que les opérations reprendront dans le cours de l'hiver prochain. La personne qui en a la surveillance (un journalier ordinaire) est incapable de rien dire du projet des propriétaires.

Lundi, 1er Octobre.

J'ai rempli tous les devoirs qui m'étaient assignés aux différents établissements de moulin en progrès depuis la Malbaie jusqu'au dernier établissement dont je viens de parler; j'ordonnai à mes hommes de nous en retourner par la même route.

Mardi, 2 Octobre.

Je laissai l'établissement de Portneuf à bonne heure le matin et atteignis en retournant l'Anse Pelot.

Mercredi, 3 Octobre.

Je partis à 3 a. m. temps calme; au point du jour poussé par un vent nord-est favorable j'arrivai, à mon bureau à 9, p. m. après une absence de 14 jours, après m'être attaché strictement à mon devoir et avoir parcouru environ 114 milles dans la direction de l'est en ligne droite.

Remarques Générales.

J'ai dit plus haut que l'établissement Papinachois est le dernier à l'est sur la rive nord du St. Laurent; j'ajouterais maintenant qu'entre ce point et les limites ouest de la seigneurie de Mingan, environ 151 milles plus à l'est, ou disons 210 en ligne droite en bas la rivière Saguenay, il y a plusieurs rivières qui ne sont pas encore explorées; d'après ce qu'en disent des chasseurs Indiens et Canadiens plusieurs de ces rivières sont bien boisées d'épinette de bien bonne qualité, et quant au pin, rien ne me porte à croire qu'on puisse en trouver sur les rivières à l'est de la rivière Manicouagan; conséquemment aussitôt que le développement du commerce de bois en justifiera la dépense, je désire recommander qu'il soit fait une exploration spéciale des rivières dans ce endroit, de Manicouagan à Mingan.

Rivière de la Malbaie, comté de Saguenay.

Heureusement que les hautes sections de la rivière Malbaie les mieux boisées n'ont pas été à la portée de la main de ceux qui en ont ruiné les parties inférieures après un pillage de plus de 30 ans avant 1850 du bois qui croit sur les bords de cette rivière.

De temps à autre, j'ai eu des rapports favorables des Indiens à l'égard de certaines touffes de pin rouge et blanc, et d'épinette de la première qualité, qu'on pourrait se procurer aisément si l'exploitation était conduite par des personnes ayant les capitaux nécessaires pour faire le commerce de bois sur une échelle

respectable. Afin d'être mieux compris dans les remarques que je ferai l'an prochain, il est bon d'ajouter ici que le cours général de cette rivière (la Malbaie) est dans la direction ouest, et que la source ou le lac qui se trouve à sa tête est en quelque part près de celle de la rivière Montmorency, et qu'elle passe en conséquence au nord de toutes les rivières entre celle-ci et ce point.

Rivière St. Anne, Comté de Montmorency.

Cette rivière se décharge dans le St. Laurent, dans la paroisse de Ste. Anne, sur la côte de Beaupré ; on prétend que cette même rivière est divisée en haut en plusieurs bras, formés par autant de lacs de différentes étendues, quelques uns de grandes dimensions, dans une direction nord du St. Laurent, formant par là une espèce d'angle droit avec la rivière de la Malbaie. A différentes époques les chasseurs canadiens et indiens m'ont dit qu'il y avait d'immenses quantités de bois dans la partie supérieure de la rivière Ste. Anne ; mais ils ajoutaient toujours que ce bois ne pouvait pas être descendu par la rivière à cause d'un grand nombre d'obstacles, etc., etc. ; mais je ne saurais dire si c'est vrai ou non. Mais il semblerait aussi, d'après des informations que je sais être correctes, qu'une grande partie du bois que l'on trouve à la tête de la rivière Ste. Anne pourrait être facilement transportée aux eaux de la rivière Malbaie ; si cela est possible, je ne vois pas pourquoi le bois équarri, les billots ou les madriers manufacturés ne pourraient pas être descendus jusqu'à l'embouchure de la rivière Malbaie, d'où, à environ $\frac{3}{4}$ de mille du rivage, des vaisseaux en mouillage sûr, comme cela se faisait auparavant, pourrait prendre toute la provision en destination pour n'importe quel port.

Comme étant une matière d'intérêt public, je désire maintenant demander au département des terres de la couronne qu'il m'accorde l'autorisation de faire explorer les deux rivières en dernier lieu mentionnées, et si votre département en trouvait le résultat satisfaisant, je prendrais alors la liberté de recommander que les limites de bois fussent subdivisées (partout où la chose serait possible) en coupes de 50 ou 25 milles en superficie, selon les circonstances.

(Signé,)

GEORGE DUBERGER,

Agent des bois de la couronne.

A l'honorable

Commissaire des terres de la couronne.

Malbaie, 13 octobre 1855.

(Copie.)

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,

Chicoutimi, 6 décembre 1855.

MONSIEUR,

1. D'après mes correspondances antérieures, tant officielles que privées, votre département a dû apprendre qu'un cri général a été soulevé contre le monopole que fait ici la maison Price et Cie.

2. Dans le Haut-Saguenay, (depuis le Petit-Saguenay jusqu'aux Tributaires du lac St. Jean) j'ai renouvelé pour la dernière saison (1854-55) 75 permis de différentes étendues, montant en tout à 2148 milles, et dans le Bas-Saguenay, sept autres permis, équivalant à 164 milles, le total de ces permis, au nombre de 82, équivaut à une étendue unie de 2312 milles. Durant la dernière saison pas un huitième de ces limites n'a été exploité ; néanmoins le 8e paragraphe de l'ordre en conseil, du 8 août 1851, a été observé.

3. Avant le renouvellement des permis de l'an dernier, la même maison dont je viens de parler demande de nouvelles limites, malgré que les opérations du commerce seront encore moindres cette année que l'an dernier.

4. L'ordre en conseil du 25 septembre dernier substituait le 1er et le 10 de février au 1er et au 10 de novembre, en ce qui concerne la 11e clause des réglemens à l'égard du bois. Je profiterai de ce délai qui m'est offert, afin d'avoir plus de temps à moi pour octroyer les permis, et je vais m'efforcer de le faire avec moins de confusion qu'auparavant, et en même temps je prie votre département de m'informer si en sus du renouvellement des anciens permis, je devrai aussi accorder les nouvelles demandes de la maison Price et Cie., ou s'il ne serait pas plus prudent de n'accorder ces nouvelles demandes que quand les limites de bois auront été régulièrement tracées sous les ordres de votre département.

5. Je prends la liberté de vous dire que dans cette partie du pays on ignore presque les sources de richesses qu'offre le commerce de bois, bien que généralement on suppose que le rapport en est très considérable, il n'y a que les gérants et les agents de la maison dont je viens de parler qui ont exploré la plus grande partie du bois qui en connaissent quelque chose.

6. Avant que d'accorder de nouvelles limites, je désire suggérer à votre département l'opportunité de faire faire des explorations dans les bois aux endroits où ces dépenses seraient justifiables.

7. Aussitôt que je serai suffisamment au fait, je soumettrai à votre département un plan des subdivisions susdites des limites en sections, blocs, rangs et en coupes numérotées (quand la chose serait possible) de 25 et 50 milles d'étendue, en limites de 5 x 5 et 5 x 10 milles.

8. D'après des informations que j'ai obtenues, le bois dans ces endroits se trouve par groupes isolés, ici et là ; mais sur le tout la quantité est trop considérable pour une seule maison seulement, mais non pour trois ou quatre maisons, qui, d'après ce que j'en sais, pourraient y placer des capitaux à profit.

9. Plus haut j'ai fait voir la nécessité qu'il y a de tracer des limites ; je puis ajouter ici en toute sûreté qu'il n'y a que cette mesure qui pourrait satisfaire le public ; à cette fin je prendrai la liberté de suggérer : 1. Que l'arpentage devrait se faire aux frais du gouvernement ; 2. Que ces frais devraient être répartis toutes proportions gardées, entre chaque limite, 3. Que ces limites devraient ensuite être vendues par encan public ou privé, selon les circonstances, et 4. Qu'ensuite le porteur du permis d'exploiter ces limites, devrait être tenu de payer les frais d'arpentage avant d'obtenir son permis.

10. Nonobstant ma recommandation de disposer des limites en la manière que je viens de décrire, je désire aussi recommander l'observance de la 11e clause des réglemens généraux relatifs à la coupe du bois, à l'égard de ceux qui s'y sont conformés jusqu'à ce jour ; dans ce cas il serait facile aux MM. Price (en en payant l'arpentage) d'indiquer les coupes de bois qu'ils auraient droit de retenir et qui au lieu d'être désignées comme c'est actuellement le cas par des noms et des désignations incompréhensibles, le seraient simplement par le numéro, le rang, le bloc et la section.

11. Un autre sujet de mécontentement que je désire soumettre à votre département, est que quand une personne a un permis de couper des billots de sciage sur une limite (comme c'est généralement le cas ici) il arrive qu'il s'y trouve plusieurs autres espèces de bois ; du bois de construction d'une qualité inférieure (pin rouge ou blanc) des têtes de pin, des cèdres, du bois de corde, des genoux, etc., que d'autres individus pourraient utiliser en le vendant et en en retirant du profit ; mais comme de raison les porteurs de permis refusent à qui que ce soit la permission de venir dans leurs limites que ce soit pour y chercher ce bois ou non. Dans ce cas, afin de ne pas perdre ce bois, qui trop souvent est détruit par le feu, je désire suggérer que le porteur d'un permis ait d'abord le droit exclusif à tout le bois dont il a besoin, en payant les droits ordinaires, mais que le bois qui lui est inutile dans sa branche de commerce soit vendu à d'autres personnes consentant à payer une part des frais d'arpentage et de chemin (si

elle en fait usage) au porteur de la licence, et ensuite à payer les droits ordinaires de la couronne à l'agent local qui serait le premier avec lequel elle aurait à transiger.

12. Dans cette section, le commerce de bois et la colonisation peuvent marcher de pair dans la voie du progrès, pour la bonne raison que les bénéficiaires ne peuvent augmenter qu'en autant qu'il a l'appui de l'autre, et rien ne peut empêcher ce résultat tant que le fabricant de bois et le cultivateur s'entendront bien (comme c'est apparemment le cas ici;) tant que le premier viendra avec les capitaux, que le second travaillera ardemment, qu'il réalisera prudemment et honnêtement les profits de ses labeurs, et qu'il ne travaillera dans les chantiers que quand il n'aura absolument rien à faire sur sa ferme.

13. Je sais fort bien que le cultivateur et le fabricant de bois ne s'entendent pas toujours, et que cela provient de la négligence du cultivateur à l'égard du feu qui fait des ravages bien trop fréquents; mais je ne vois pas pourquoi on pousserait le colon dans les régions couvertes de pin qui en général ne sont pas propres à la culture, tandis qu'il y a des endroits qui ne sont exploitables que pour l'agriculture et d'autres pour la fabrication du bois; autant que possible ces deux industries devraient s'isoler, les dangers du feu en seraient de beaucoup diminués, et une fois que le bois aura été enlevé, la terre pourra être établie si le fermier y trouve son avantage; mais indépendamment de cela les personnes négligentes, que ce soit des cultivateurs ou des fabricants de bois, devraient être punies, lorsque par leur négligence des feux inutiles sont allumés dans des temps où ils ne devraient pas l'être. Les indiens devraient aussi être surveillés sous ce rapport. Je sais que souvent ils ont allumé des feux dans les bois pour les raisons les plus futiles, des fois par plaisir, des fois par vengeance, et en d'autres occasions pour leur servir de signaux entr'eux, et la conséquence était que des milliers de milles de bois devenaient la proie des flammes. Un bon moyen de faire cesser ce danger serait d'écrouer le coupable, aussitôt qu'on s'en serait assuré.

14. Il est possible que j'aie été trop long dans mes suggestions et dans mes remarques, mais c'est par nécessité, et dans le but de me conformer à l'ordre de faire rapport sur les lieux que vous m'avez intimé verbalement en juillet dernier.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) GEORGE DUBERGER.

A l'hon. commissaire des terres de la couronne,
Département des terres de la couronne,
Toronto.

(Copie.)

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,

Chicoutimi, 20 janvier 1857.

MONSIEUR,—Conformément à votre circulaire du 15 du mois dernier, j'ai l'honneur de transmettre l'état annuel des opérations du commerce de bois dans mon agence, pour l'année expiré le 31 décembre 1856.

Tableau No. 1.

Il indique tous les permis octroyés dans la saison de 1856 et 1857, jusqu'au 31 décembre dernier. Après le mois de février prochain, tel qu'il m'est ordonné, je transmettrai l'état supplémentaire des permis de la saison déjà mentionnée, qui, comme l'an dernier, pourra même dépasser février.

Dans mon état mensuel des permis octroyés dans le mois expiré le 30 avril 1856, il se trouve un permis à M. Price octroyé le 7 de ce même mois, mais ce permis était pour la saison de 1855 et 1856, M. Price ayant expliqué que dans ses demandes ce dernier permis avait été omis sans intention. Je n'y ai songé qu'ensuite; ce rapport aurait du servir de supplément au rapport annuel du 31 décembre 1855. J'ai lieu de croire que pour une raison ou pour une autre, j'aurai, même dans le mois de mars prochain, à octroyer des permis pour la présente saison (1856 et 1857), et si c'est le cas, j'en infère que l'état mensuel de ces permis, devrait être le supplément additionnel du mois de février prochain.

Dans ce tableau No. 1, le premier permis de la saison 1856 et 1857, est du mois d'octobre dernier, vu que tous les autres octroyés jusqu'à cette date depuis le premier janvier jusqu'au 30 septembre, étaient des suppléments à 1855 et 1856; conséquemment, dans une récapitulation des états mensuels transmis à votre département le 10 du présent mois, j'aurais dû remarquer que sur le montant total de £28 15s 5d, le premier item £3 5s 5d pour avril était aussi un supplément au 31 décembre 1855.

Tableau No. 2.

Cette feuille est remplie par les droits perçus et non perçus de 1855 et 1856; les droits étant de £798 1s 4d; j'ai lieu de croire qu'ils seront tous payés, bien qu'il sera nécessaire de faire des remontrances à quelques uns des débiteurs. Je pense qu'en février ces droits seront en grande partie acquittés.

Tableau No. 3.

Ce tableau indique les droits non payés, jusqu'au 31 décembre dernier, c'est-à-dire £1020 12s 7d (y compris les £798 1s 4d du tableau No. 2.) Plus tard, j'aurai peut-être aussi à transmettre une feuille supplémentaire, vu que jusqu'à ce jour je n'ai pas encore été capable d'en venir à un règlement avec le rév. M. Hébert ou ses successeurs, à l'égard d'un certain nombre de billots coupés dans les environs du lac St. Jean, par des individus sous les ordres de ce monsieur, qui néanmoins m'informe qu'en 1853, ou vers cette époque, 3000 billots, etc. (sans désignation de la qualité,) et en 1854, 3992 billots ont été coupés sous les ordres de la société de colonisation, et que les deux tiers de ces billots ont été coupés sur les terres de la dite société qui avait déposé £712 au bureau des terres de la couronne; cette somme, ajoute-t-il, a dû suffire pour payer ces billots.

J'ai à plusieurs reprises demandé des informations au bureau des terres de a couronne touchant ce dépôt, mais je n'ai jamais eu de réponse satisfaisante; aussitôt que mes devoirs me le permettront, je me rendrai au lac St. Jean, pour avoir des explications à ce sujet. J'aurai aussi à voir M. Valin, de Québec, ou ses agents, à propos du bois qu'il a acheté à différentes époques d'individus qui prétendent que ce bois provient de leurs terres, quand j'ai raison de croire qu'il a été coupé sur les terres publiques de la couronne.

Quant à eux dont les noms figurent comme dans le tableau des droits non payés, ils donnent pour raison de ne pas les avoir acquittés qu'ils sont trop pauvres pour le faire à présent; d'autres disent que leurs billots ont resté dans l'intérieur faute d'eau pour les descendre; d'autres allèguent qu'ils ont vendu leurs planches, mais qu'ils n'en ont pas encore été payés. Somme toute, j'ai sujet de croire que leurs raisons sont correctes; conséquemment, j'espère que la rentrée de tous ces droits s'opérera, bien que dans quelques cas, il sera nécessaire d'user d'indulgence jusqu'à un certain point.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-humble et très obéissant serviteur,

(Signé,) GEORGE DUBERGER.

A l'hon. com. des terres de la couronne,

Département des terres de la couronne, Toronto.

RAPPORT de George Duberger, agent des bois de la couronne, fait conformément à un ordre du département des terres de la couronne, en date du 23 avril, 1857, accompagnant une pétition des habitants de Chicoutimi, en date du 22 mars, 1857, demandant l'abolition des droits de la couronne sur le bois de rebut ou les têtes d'arbres, etc.

A l'honorable commissaire des terres de la couronne de la province du Canada, etc., Toronto.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer, conformément à la réquisition de votre département, en date du 23 avril dernier, à laquelle est jointe la pétition des habitants de Chicoutimi, que j'ai pris les informations nécessaires pour me permettre de faire le rapport suivant sur la pétition en question :

1. Que cette pétition n'est pas dans le fait la pétition des habitants livrés à la fabrication du bois dans Chicoutimi, ces derniers ayant été induits à la signer par des individus dans l'habitude d'acheter toute espèce de bois de qualité inférieure à des prix très bas et de le vendre à leur profit, mais non à celui des pétitionnaires.

2. Que généralement ceux qui ici induisent les fabricants de bois à demander des faveurs au gouvernement, n'ont certainement pas tant les intérêts de ces pétitionnaires en vue que les leurs propres.

3. Que ce que j'entends par le mot "intérêts," est que des marchands de seconde et de troisième classes cherchent à convaincre leurs chalands qu'ils ont leur intérêt à cœur, et ainsi à les porter à croire que le gouvernement a tort d'exiger les droits de la couronne sur les bois de qualité inférieure. Les prétendus amis de ces fabricants de bois, habitants et colons leur font aussi croire qu'ils ne travaillent que pour leurs intérêts, et en conséquence ils (les fabricants) se considèrent tenus de supporter leurs bienfaiteurs surtout s'il y a vent d'une nouvelle élection ou d'une vacance dans les bureaux du gouvernement.

Bien que nos habitants soient généralement très satisfaits de leur représentant actuel, ils n'auraient cependant pas d'objection à le voir remplacé par tout autre individu qui réussirait à leur faire croire qu'une fois élu ils seraient mille fois mieux représentés.

4. Que ce que je viens d'exposer en dernier lieu me semble être la vraie source de la pétition en question, vu, qu'excepté en deux circonstances depuis que je réside ici, je n'ai jamais entendu les fabricants de bois se plaindre des droits de la couronne ; généralement ils s'indemnisent de ces droits par le prix de leur bois, et de plus la quantité de ce bois de rebut a été bien peu considérable.

5. Que la quantité des billots sciés pour laquelle on demande la franchise des droits est d'environ 2576 billots, coupés par environ 30 habitants, qui ont vendu leurs madriers et leurs planches aux marchands de seconde classe ici, qui comme de raison ont réussi à les vendre avec profit en partie à la maison Price, et en partie à d'autres marchands à Québec ; du bois qui peut se vendre de cette manière ne saurait être du bois de rebut que par le nom seulement.

6. Que d'après ce que je viens d'exposer, votre département sera probablement de mon opinion, dans le cas où les conclusions de la pétition seraient accordées sur le fait qu'il faudrait constamment avoir des garde-forêts pour éloigner les intrus qui ne manqueraient pas de venir, et que cette nécessité serait la cause de nouvelles dépenses sans aucun retour, autre raison pour laquelle je diffère des pétitionnaires.

7. Que la raison qui m'a induit à attirer l'attention de votre département sur le paragraphe précédent, c'est que durant l'été dernier, j'ai été témoin de tous les moyens que prenaient les habitants et les colons, lo, pour se coquiner entre eux ; 2o, pour éviter de payer les droits de la couronne.

8. Que les pétitionnaires, par une autre interprétation, appellent aussi bois de rebut, les arbres debout qui ont été en partie endommagés par les grands feux

dans les bois ; en effet il y en a de grandes quantités dans ces endroits ; mais ne m'eussent-ils pas donné des preuves de leur manque d'honnêteté, de l'habileté avec laquelle ils s'exemptent de prendre des permis, ou quand ils en ont, de leur défaut de payer des droits, je n'aurais pas été justifiable de ne pas appuyer leur demande, mais au point où en sont les choses, et occupant le poste de protecteur des bois de la couronne, il m'est impossible de les recommander favorablement.

9. Que sur le tout, en supposant que je serais sous une fausse impression et que le bois que les pétitionnaires coupent serait du *bois de rebut*, quel avantage pourraient ils en retirer ? Aucun, à moins qu'ils ne réussissent à le mêler (comme ils le font trop souvent) avec d'autre d'une meilleure qualité ; mais ces moyens ne sont propres qu'à leur faire un mauvais nom comme fabricants de bois, et à déprécier grandement la réputation du bois de qualité inférieure de cette section dont le marché de Québec reçoit des quantités considérables manufacturé en planches de 1, 1½ et 2 pouces.

10. Que j'ai une autre objection à ce que les colons et les autres habitants fassent le commerce du bois de rebut ; cette occupation ne pourra jamais améliorer leur condition : la preuve de ce que j'avance se trouve dans la lettre de leur représentant accompagnant leur pétition et renvoyée ci incluse à votre département ; il y est dit que "jamais je n'ai connu d'individus qui aient fait plus d'une demi-piastre par jour à cette occupation là." ; je suis parfaitement de son avis sous ce rapport, mais non pas quand il dit "que vu que c'est un moyen d'encourager le colon pauvre, je pense que le gouvernement devrait en justice faire disparaître les droits sur ce bois." Avec une demi-piastre par jour, il n'y a pas un homme qui puisse améliorer sa condition dans ces endroits là, surtout s'il a une famille sur les bras. Au contraire, il deviendra de plus pauvre en plus pauvre chaque année, tandis qu'en s'occupant de l'amélioration de leurs terres (comme font un grand nombre) il pourrait sûrement se mettre à l'abri de l'indigence, tout en devenant plus industriel et moins enclin à demander au gouvernement de l'aide sous toutes les formes.

11. Qu'en prenant le tout en considération, pour le propre intérêt des habitants, et pour le profit du gouvernement, je désire recommander que les droits sur tous les bois destinés au marché soient continués, en en exceptant toutefois le bois de rebut qui pourrait servir à leur améliorations privées ou publiques ; dans ce cas, je recommande l'abolition demandée, vu que ce serait un nouvel encouragement donné à la colonisation ; il est vrai que les colons ont droit de couper sur leurs terres tout le bois dont ils ont besoin pour leur usage, sans payer de droits, mais aujourd'hui sur un grand nombre de ces terres il n'y a pas un seul arbre capable de produire une planche.

J'ai peut-être été un peu loin dans ce rapport, mais la manière dont on fait le commerce de ce bois de rebut m'a induit à donner à votre département les informations détaillées que je soumets humblement à la considération de votre département.

J'ai l'honneur, etc.,

GEORGE DUBERGER.

Chicoutimi, 13 août 1857.

(Copie.)

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,

Chicoutimi, 19 avril 1858.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire départementale du 7 du courant, m'indiquant, en premier lieu, la manière d'octroyer de nouveaux permis ; et aussi, en second lieu, la manière de procéder sur demandes de renouvellement de permis expirant le 30 courant dans les townships arpentés dans mon agence, etc., etc. Je comprends parfaitement ces deux instructions.

Comme vous avez eu la bonté de me faire part de l'objet que vous avez en vue en créant ce nouveau système d'octroyer ces permis, que je comprends parfaitement bien, je prends la liberté de vous assurer que je m'y conformerai en tout point, bien qu'en quelques cas je puisse être empêché de le faire avec toute l'exactitude requise.

Nous avons ici deux malles par semaine de Québec, et une seule pour cet endroit; et le départ et l'arrivée de la malle se font, vu l'état des chemins, à des heures irrégulières dont nous n'avons pas d'avis; le postillon ne donne jamais de signal, arrive sans se faire annoncer, et reste ici de deux à vingt-quatre heures, suivant le temps de son arrivée. Je fais cette observation pour me justifier de ce que je ne puis pas transmettre les demandes aussi souvent qu'il m'est ordonné.

Je désire aussi observer que tant qu'on ne m'aura pas fourni les plans des dernières divisions et subdivisions des townships sur la rive sud du lac St. Jean, il me sera difficile de constater si les anciennes limites de bois à cet endroit (sur lesquelles se trouve presque tout ce bois) sont ou ne sont pas dans les townships arpentés,—comme par exemple (voir mon dernier plan des limites de bois, du 25 ult.) dans le rang des limites du même côté du lac, depuis le No. 22 V au No. 24 Y. A moins d'avoir les plans que je mentionne il me sera très difficile de donner les informations sollicitées dans votre circulaire départementale, vu qu'elles pourraient ne pas être correctes dans le cas où ces anciennes limites seraient ou ne seraient pas dans les townships arpentés.

Je comprends que par les mots townships arpentés, votre département, dans le cas actuel, veut dire tout le township, qu'il soit subdivisé en tout ou en partie, pourvu que ce qu'il en reste, ou même des parties de ce qu'il en reste, soient propres à la colonisation.

Quant aux *trespassers*, je prends la liberté de vous exposer que plusieurs fois j'ai eu l'honneur de m'adresser à votre département à ce sujet, bien que je n'aie pas eu de réponse. Ma dernière lettre à cet effet portait la date du 1er décembre 1856. Je considérais ce sujet plus important que tous les autres, mais depuis j'ai été sous l'impression que le département l'envisageait autrement, d'autant plus qu'il n'avait pas attiré son attention; mais comme dans votre circulaire vous faites mention des *trespassers*, je prends la liberté de vous renvoyer à ma dernière lettre qui vous expliquera comment j'ai agi en face de ce qui était arrivé, de ce qui est arrivé et de ce qui arrivera encore, en dépit de mes efforts pour l'empêcher.

Le Saguenay est bien réputé comme étant un vaste territoire, mais l'étendue de ses ressources en bois et en terres arables, ne sont qu'imparfaitement connues, et la topographie intérieure bien moins encore. Quant aux limites de bois (bien qu'en 1852 et '53, 97 permis avaient été octroyés) pas une seule n'a été tracée, et il n'y a eu ni plans ni cartes pour servir de guides; l'ouvrage se faisait au moyen de conjectures. Si l'on prend ces faits en considération, l'on m'excusera, d'avoir si souvent fatigué le département de correspondances relatives aux devoirs de ma charge, ce qui peut avoir été la raison que quelques-unes de mes lettres sont restées sans réponse, cependant, dans un endroit comme celui-ci, où il restait tant et où il reste encore tant à faire, j'aurai encore à troubler votre département plus souvent quand les améliorations générales seront plus avancées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) GEORGE DUBERGER,

L'hon. com. des terres de la couronne,
Département des terres de la couronne,
Toronto.

RAPPORT pour l'année 1855, faisant voir le nombre de permis octroyés par George Duberger, écuyer, agent des terres de la couronne pour le territoire du Sagenay, quand ils furent octroyés, et à qui ils le furent ; le montant de la rente foncière payable pour chacun de ces permis, quand il a été payé, quand ils ont été renouvelés, l'étendue de chaque limite, et la quantité de bois coupé en vertu de chaque permis durant l'année.

No. du permis.	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Etendue en Milles carrés.	Montant de la rente foncière.	Quand payé.	Date dit renouvellement.	Quantité de bois.	Montant de droits sur le bois.	Montant dit pour droits sur le bois.	Montant total réçu.
				£ s. d.						£ s. d.
1856.	1856.	William Price	30	15 0 0	31 janvier	1857.	.....	.....	.....	15 0 0
No. 1	31 janvier	"	30	15 0 0	"	16 février.	.....	.....	.....	15 0 0
2	"	"	15	7 10 0	"	"	.....	.....	.....	7 10 0
3	"	"	30	15 0 0	"	"	.....	.....	.....	15 0 0
4	"	"	30	15 0 0	"	"	.....	.....	.....	15 0 0
5	"	"	15	7 10 0	"	"	.....	.....	.....	7 10 0
6	"	"	20	10 0 0	"	"	.....	.....	.....	10 0 0
7	"	"	10	5 0 0	"	"	.....	.....	.....	5 0 0
8	"	"	20	10 0 0	"	"	.....	.....	.....	10 0 0
9	"	"	10	5 0 0	"	"	.....	.....	.....	5 0 0
10	"	"	36	18 0 0	"	"	.....	.....	.....	18 0 0
11	"	"	36	18 0 0	"	"	.....	.....	.....	18 0 0
12	"	"	36	4 10 0	"	"	.....	.....	.....	4 10 0
13	"	"	20	10 0 0	"	"	.....	.....	.....	10 0 0
14	"	"	12	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
15	"	"	42	5 5 0	"	"	.....	.....	.....	5 5 0
16	"	"	30	7 10 0	"	"	.....	.....	.....	7 10 0
17	"	"	15	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
18	"	"	30	7 10 0	"	"	.....	.....	.....	7 10 0
19	"	"	15	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
20	"	"	25	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
21	"	"	25	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
22	"	"	20	2 10 0	"	"	.....	.....	.....	2 10 0
23	"	"	32	4 0 0	"	"	.....	.....	.....	4 0 0
24	"	"	20	5 0 0	"	"	.....	.....	.....	5 0 0
25	"	"	20	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
26	"	"	15	.....	"	"	.....	.....	.....	.....

Rapport pour l'année 1855, faisant voir le nombre de permis octroyés, etc., etc.—(Suite.)

No. de permis.	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Étendue en milles carrés.	Montant de la rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant dû pour droits sur le bois.	Montant total reçu.
27	"	"	40	10 0 0	"	"	.....	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
28	"	"	20	5 0 0	"	"	.....	.....	.....	10 0 0
29	"	"	28	7 0 0	"	"	.....	.....	.....	5 0 0
30	"	"	18	4 10 0	"	"	.....	.....	.....	7 0 0
31	"	"	20	5 0 0	"	"	.....	.....	.....	4 10 0
32	"	"	40	10 0 0	"	"	.....	.....	.....	5 0 0
33	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	10 0 0
34	"	David E. Price	36	4 10 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
35	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	4 10 0
36	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
37	"	"	18	2 5 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
38	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	2 5 0
39	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
40	"	"	36	4 10 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
41	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
42	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
43	"	"	10	1 5 0	"	"	.....	.....	.....	1 5 0
44	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
45	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
46	"	Wm. Price et Cie.	20	5 0 0	"	"	.....	.....	.....	5 0 0
47	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
48	"	"	18	2 5 0	"	"	.....	.....	.....	2 5 0
49	"	"	36	9 0 0	"	"	.....	.....	.....	9 0 0
50	"	"	9	1 2 6	"	"	.....	.....	.....	1 2 6
51	1 février.	James Gibb	50	6 5 0	1 février.	1856. 10 oct.	1760 pds. Pin. 2250 "Epin. 1740 "Pin. 4200 "Epin.	122 12 1	.....	12 10 0
52	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	80 0 0	.....	202 12 1

No. de permis.	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Étendue en milles carrés.	Montant de la rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant dû pour droits sur le bois.	Montant total reçu.
53	"	M. Naz. Tetu et Cie.	23	2 17 6	"	1857. 13 févr.	127 pds. Pin. 9800 "Epin. 1554 "Pin.	137 2 1	32 7 6	104 14 7
54	4 mars.	Remi Boucher	17½	2 3 9	4 mars	"	.....	.....	.....	.....
55	12 "	William Price.	18	2 5 0	12 "	16 "	.....	.....	.....	.....
56	"	"	45	5 12 6	"	"	.....	.....	.....	.....
57	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	.....
58	7 avril	Naz. Tetu et Cie.	21	5 5 0	7 avril	"	4992 pds Pin. 6516 "Epin. 14934 "Pin. 62 "Epin. 911 "Pin. 6035 "Pin. 196 "Pin r. 1230 "Pin. 1716 "Epin. 106 "Pin r. 300 "Pin. 500 "Epin. 600 "Pin. 100 "Pin. 600 "Epin. 600 "Pin. 100 "Epin.	175 0 0	.....	175 0 0
.....	.....	Wm. Price.	Coupé en vertu des permis Nos. 1 à 30, inclusifs.	"	" 34 à 55,	"	.....	338 6 10	.....	338 6 10
.....	.....	D. E. Price.	"	"	" 46 à 50,	"	.....	131 8 11	.....	131 8 11
.....	.....	Wm. Price.	"	"	"	"	.....	65 6 10	65 6 10	.....
.....	.....	Hn. Simard.	Coupé en vertu des permis anciens et abandonnés.	.....	.....	.....	.....	11 9 2	11 9 2	.....
.....	.....	G. Tremblay.	Coupé par empiètement.	.....	.....	.....	.....	12 10 0	12 10 0	.....
.....	.....	A. Dupour.	Coupé sur les terres de colons.	.....	.....	.....	.....	8 6 8	8 6 8	.....
.....	.....	A. Tremblay.	Coupé en vertu du permis No. 55.	.....	.....	.....	.....	13 10 10	13 10 0	.....
.....	.....	.....	.....	£361 11 3	.....	.....	.....	1095 13 5	143 11 0	1313 13 8

Andrew Russell,
Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne, branche des bois et forêts.
Toronto, 25 juin 1858.

NOTES AU RAPPORT DE L'ANNÉE 1855.

- 1.—Les étendues qu'embrassent les permis pour la saison de 1855-56, diffèrent de celles de 1854-55 quelques unes des demandes de renouvellement variant des permis accordés en premier lieu, et quelques uns sur ré-consideration furent trouvés différents de ceux d'abord octroyés. (Voir la lettre de M. Duberger du 23 avril 1856.)
- 2.—Un délai a été accordé pour le paiement des rentes foncières lors des renouvellements des permis pour la saison de 1855-6.
- 3.—Un délai a été aussi accordé le 3 février 1856, jusqu'au 1er juin 1855, pour le paiement des droits sur le bois, en conséquence de la grande dépression du commerce de bois.
- 4.—Par le rapport de la saison de 1855-6, il appert que des permis octroyés en 1854-5, et pour lesquels une simple rente foncière fut alors chargée, auraient dû être octroyés à la condition d'une double rente foncière, mais ceci a été corrigé dans le rapport pour 1856-6, dans laquelle saison des rentes sont quadruplées, selon que les limites étaient occupées ou non.

RAPPORT pour l'année 1854, faisant voir le nombre de permis octroyés par George Duberger, écuyer, agent des terres de la couronne pour le territoire du Saguenay, quand ils furent octroyés, et à qui ils le furent; le montant de la rente foncière payable pour chacun de ces permis, quand il a été payé, quand ils ont été renouvelés, l'étendue de chaque limite, et la quantité de bois coupé en vertu de chaque permis durant l'année.

No. du permis.	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Étendue en milles carrés.	Montant de la rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant dû pour droits sur le bois.	Montant total reçu.
No. 1	125 octobre 1854.	W. Price	50	£ 6 5 0	25 octobre	1856.	.....	.....	.....	£ 6 5 0
2	"	"	50	6 5 0	"	31 janvier	.....	.....	.....	6 5 0
3	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
4	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
5	"	"	45	5 12 6	"	"	.....	.....	.....	5 12 6
6	"	"	8	1 0 0	"	"	.....	.....	.....	1 0 0
7	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
8	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
9	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
10	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
11	"	"	36	4 10 0	"	"	.....	.....	.....	4 10 0
12	"	"	36	4 10 0	"	"	.....	.....	.....	4 10 0
13	"	"	6	1 0 0	"	"	.....	.....	.....	1 0 0
14	"	"	10	1 5 0	"	"	.....	.....	.....	1 5 0
15	"	"	12	1 10 0	"	"	.....	.....	.....	1 10 0
16	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
17	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
18	"	"	18	2 5 0	"	"	.....	.....	.....	2 5 0
19	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
20	"	"	18	2 5 0	"	"	.....	.....	.....	2 5 0
21	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
22	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
23	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
24	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
25	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0

26	"	Wm. Price	16	0 0 0	"	"	.....	.....	.....	0 0 0
27	"	"	20	2 10 6	"	"	.....	.....	.....	2 10 6
28	"	"	25	0 0 0	"	"	.....	.....	.....	0 0 0
29	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
30	"	"	45	5 12 6	"	"	.....	.....	.....	5 12 6
31	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
32	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
33	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
34	"	"	15	1 17 6	"	"	.....	.....	.....	1 17 6
35	"	"	15	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
36	"	"	50	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
37	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
38	"	"	32	4 0 0	"	"	.....	.....	.....	4 0 0
39	"	"	25	3 2 6	"	"	.....	.....	.....	3 2 6
40	"	"	10	1 5 0	"	"	.....	.....	.....	1 5 0
41	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
42	"	"	26	3 5 0	"	"	.....	.....	.....	3 5 0
43	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
44	"	"	28	3 10 0	"	"	.....	.....	.....	3 10 0
45	"	"	18	2 5 0	"	"	.....	.....	.....	2 5 0
46	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
47	"	"	48	6 0 0	"	"	.....	.....	.....	6 0 0
48	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
49	"	"	42	5 5 0	26	"	.....	.....	.....	5 5 0
50	"	"	16	2 0 0	"	"	.....	.....	.....	2 0 0
51	"	"	8	1 0 0	"	"	.....	.....	.....	1 0 0
52	"	"	36	4 10 0	"	"	.....	.....	.....	4 10 0
53	"	"	8	1 0 0	"	"	.....	.....	.....	1 0 0
54	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
55	"	"	48	6 0 0	"	"	.....	.....	.....	6 0 0
56	"	"	50	6 5 0	"	"	.....	.....	.....	6 5 0
57	"	"	25	3 2 6	"	"	.....	.....	.....	3 2 6
58	"	"	45	5 12 6	"	"	.....	.....	.....	5 12 6
59	"	"	45	5 12 6	"	"	.....	.....	.....	5 12 6
60	"	"	24	3 0 0	"	"	.....	.....	.....	3 0 0
61	"	"	45	5 12 6	"	"	.....	.....	.....	5 12 6
62	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
63	"	"	8	1 0 0	"	"	.....	.....	.....	1 0 0
64	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
65	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
66	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0
67	"	"	30	3 15 0	"	"	.....	.....	.....	3 15 0

Rapport pour l'année 1854, faisant voir le nombre de permis octroyés, etc., etc.—(Suite.)

No. du permis	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Étendu en milles carrés	Montant de rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant dû pour droits sur le bois.	Montant total reçu.
1854.						1856.				
No. 68	25 octobre.	Wm. Price	24	£ s. d. 3 0 0	25 octobre.	31 janvier.		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d. 3 0 0
69	"	"	12	1 10 0	"	"		"	"	1 10 0
70	"	"	12	1 10 0	"	"		"	"	1 10 0
71	"	"	12	1 10 0	"	"		"	"	1 10 0
72	"	"	36	4 10 0	"	"		"	"	4 10 0
73	"	"	15	1 17 6	"	"		"	"	1 17 6
74	"	"	18	2 5 0	"	"		"	"	2 5 0
75	"	"	9	1 2 6	"	"		"	"	1 2 6
1855.										
No. 30	avril.	Messrs. Naz. Tetu et Cie.	12	1 10 0	30 avril.		5,318 pin blanc 1,078 " 7,000 épinette. 1,000 pin rouge	110 15 10 124 10 0		112 5 10 124 10 10
31	octobre.	Wm. Price	10	1 5 0	31 octobre.	"				1 5 0
"	"	"	10	1 5 0	"	"				1 5 0
"	"	"	18	2 5 0	"	"				2 5 0
"	"	"	10 1/2	1 6 3	"	1er février.				1 6 3
"	"	"	10 1/2	1 6 3	"	"				1 6 3
"	"	"	30	3 15 0	"	"				3 15 0
"	"	"	15	1 17 6	"	"				1 17 6
"	"	"	30	3 15 0	"	"				3 15 0
"	"	"	15	1 17 6	"	"				1 17 6
"	"	"	15	1 17 6	"	"				1 17 6
"	"	James Gibb	50	6 5 0	"	"	2,500 pin blanc 2,250 épinette 325 pin blanc 373 épinette. 15,798 pin blanc 172 épinette. 332 pin rouge	75 9 5 10 13 6		75 9 5 10 13 6
"	"	Wm. Price, coupé sous permis.	50	6 5 0	"	"				75 9 5 10 13 6
"	"	"								10 13 6
"	"	"								340 12 0
"	"	Permis Nos. 27, 28, 38, 40, 53, 64, and 73.								340 12 0

Permis	Quantité de bois	Montant des droits sur le bois	Montant dû pour droits sur le bois	Montant total reçu
Léon Goudreault, coupé sans permis	400 bil. à scier d'épi.	4 3 4	4 3 4	.....
R. Villeneuve	200 do pin blanc	4 3 4	4 3 4	.....
D. Villeneuve	300 do d'épinette	3 2 6	3 2 6	.....
		673 10 9	11 9 2	965 6 7

Département des terres de la couronne,
Branche des bois et forêts,
Toronto, 25 juin 1858.

NOTES AU RAPPORT DE L'ANNÉE 1854.

- 10 Le rapport commence par les premiers permis octroyés par M. Duberger après sa nomination comme agent des bois de la couronne pour le territoire du Saguemey, laquelle nomination porte la date du 10 juin 1854, et fait voir les renouvellements devenus dus le 31 octobre de cette année, ainsi que tous les nouveaux permis octroyés depuis sa nomination; ainsi que tout le bois sur lequel des droits de la couronne étaient dus ou qui ont été perçus durant l'année.
20. Comme un état détaillé du bois coupé en vertu de chaque permis n'a pas été fourni séparément, les numéros des limites sur lesquelles le bois ou les billots ont été coupés, sont donnés en bloc.
30. En 1854, un délai de trois mois fut accordé par ordre en conseil pour le paiement des rentes foncières lors des renouvellements de permis, ainsi que des droits de la couronne. Mais vu l'époque avancée de la saison à laquelle le délai fut connu (27 octobre 1854.) plusieurs ont payé leurs rentes foncières, ayant appris le délai accordé trop tard pour en prendre avantage.
40. Les rentes foncières sur d'autres limites appartenant en partie aux mêmes individus n'ont été payées qu'en octobre 1855, bien qu'étant de la saison expirant le 30 avril 1855.

SUPPLEMENT POUR L'ETAT DE 1854.

Etat des bois coupés sous permis pour la saison de 1854 et '5, mais dont les droits sur lesquels n'ont été augmentés qu'en 1854.

Noms des personnes auxquelles le bois appartient.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.		Montant dû pour droits sur le bois.		Montant total reçu.	
		£	s. d.	£	s. d.		
William Price.....	{ 7,898 pin blanc. 3,500 épinette. }	200	17 11	....	200	17 11
Do	{ 9,239 pin blanc. 9,082 épinette. }	287	1 8	....	287	1 8
James Gibb.....	{ 11,440 pin blanc. 18,130 épinette. }	427	3 9	....	427	3 9
Naz. Tetu	{ 3,051 pin blanc. 15,066 épinette. }	220	10 0	....	220	10 0
Alexis Picotte Tremblay, nil.....	{ .....	....	....	....	....	....
William Price.....	{ 7,650 pin blanc. 1,745 épinette. }	187	5 3	....	187	5 3
Thomas Simard	{ 333 pin rouge 900 pin blanc. }	18	15 0	....	18	15 0
William Price.....	{ 38,674 pin blanc. 57 épinette. }	955	19 8	....	955	19 8
Do	{ 6,182 pin rouge. 12,754 pin blanc. }	350	2 11	....	350	2 11
Do	{ 471 pin rouge 3,327 pin blanc. }	102	19 9	....	102	19 9
William Price et Cie	{ 1,161 épinette. 65 pin rouge. }	100	6 3	100	6 3	....
Naz. Tetu et Cie.....	{ 4,665 pin blanc. 300 épinette. }	193	5 10	....	193	5 10
	{ 4,639 pin blanc. 9,278 épinette. }	3044	8 0	100	6 3	2944	1 9

ANDREW RUSSELL, Assistant Commissaire.

Département des terres de la couronne,
Branche des bois et forêts,
Toronto, 28 juin 1858.

RAPPORT pour l'année 1856, faisant voir le nombre de permis octroyés par George Duberger, écuyer, agent des terres de la couronne pour le territoire du Saguenay, quand ils furent octroyés, et à qui il le furent; le montant de la rente foncière payable pour chacun de ces permis, quand il a été payé, quand ils ont été renouvelés, l'étendue de chaque limite, et la quantité de bois coupé en vertu de chaque permis durant l'année.

Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Etendue en milles carrés.	Montant de la rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur dit le bois.	Montant payé sur le bois.	Montant reçu.
			£ s. d.				£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1856.					1858.				
1 10	James Gibb	50	6 5 0	10 octobre	27 mars	2850 pin b. } b. de 7500 épinette } sci.	137 10 0	137 10 0	137 10 0
2 10	Do	50	6 5 0	"	27 "				6 5 0
3 7	Louis Tremblay et } Emilien Tremblay }	2 3/8	1 0 0	7 nov.	19 juil.	594 courbes... 140 Foot Hooks... }	18 11 3	19 12 3	1 0 0
4 8	Joseph Feltre et } Timothée Gagnon. }	0 3/8	1 0 0	"	19 "	103 courbes... 295 Foot Hooks... }	5 8 7	5 8 7	1 0 0
5 10	John Guay	8	1 0 0	"	19 "	250 courbes... 100 Foot Hooks... }	8 11 3	8 11 3	1 0 0
6 10	Do	8	1 0 0	"	21 "				1 0 0
7 10	Do	8	1 0 0	"	21 "				1 0 0
8 10	Do	8	1 0 0	"	21 "				1 0 0
9 17	Adolphe Simard et } Onésime Pétincat. }	3 3/8	1 0 0	"	23 "				1 0 0
10 17	Onésime Tremblay } et Elvic Gagné }								
11 22	Emilien Tremblay et } Jules Tremblay }	1 1/8	1 0 0	"	3 août.				1 0 0
12 24	Thomas Savard	2 7/8	1 0 0	22 nov.	3 "				1 0 0
13 26	Napoléon Trouchon.	0 1/2	1 0 0	24 "	3 "				1 0 0
14 3	Joseph Dallaire et } Jean Villeneuve... }	0 3/8	1 0 0	3 déc.	3 "				1 0 0
15 15	François Lavoix	2	1 0 0	15 "	3 "				1 0 0
1857.									
16 22	Onésime Boivin	8	1 0 0	12 jan.	3 "				1 0 0
17 23	Abel Desbions	0 1/8	1 0 0	22 "	3 "				1 0 0
18 13	Adolphe Gravelle	0 1/8	1 0 0	13 fév.	3 "				1 0 0
19 13	John Guay	0 3/8	1 0 0	"	3 "				1 0 0

RAPPORT pour l'année 1856, faisant voir le nombre de permis octroyés, etc., etc.—(Suite.)

№ de permis	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Etendu en milles carrés.	Montant de la rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant pour droits sur le bois.	Montant total reçu.
20	1857. 13 fév.	Naz. Tetu et Cie.	32	£ 4 0 0	1857. 13 fév.	1858. 9 avril.	456 Pin blanc	£ 166 6 10	£ 6 5 0	166 6 10
21	13 "	Do	6	1 0 0	13 "	9 "	13237 Epinette.	166 6 10		166 6 10
22	16 "	Remi Boucher	10	1 5 0	3 sept.	9 "	650 Foot Hooks			
23	13 "	MM. Wm. Price et fils	30	30 0 0	3 "					30 0 0
24	16 "	do	30	30 0 0	3 "					30 0 0
25	16 "	do	15	15 0 0	3 "					15 0 0
26	16 "	do	35	35 0 0	3 "					35 0 0
27	16 "	do	30	30 0 0	3 "					30 0 0
28	16 "	do	15	15 0 0	3 "					15 0 0
29	16 "	do	30	15 0 0	3 "					15 0 0
30	16 "	do	16	7 10 0	3 "					7 10 0
31	16 "	do	30	15 0 0	3 "					15 0 0
32	16 "	do	15	7 10 0	3 "					7 10 0
33	16 "	do	20	10 0 0	3 "					10 0 0
34	16 "	do	10	5 0 0	3 "					5 0 0
35	16 "	do	10	5 0 0	3 "					5 0 0
36	16 "	do	10	5 0 0	3 "					5 0 0
37	16 "	do	5	4 0 0	3 "					4 0 0
38	16 "	do	10	5 0 0	3 "					5 0 0
39	16 "	do	10	1 5 0	3 "					1 5 0
40	16 "	do	5	1 0 0	3 "					1 0 0
41	16 "	do	20	20 0 0	3 "					20 0 0
42	16 "	do	10	10 0 0	3 "					10 0 0
43	16 "	do	18	18 0 0	3 "					18 0 0
44	16 "	do	18	18 0 0	3 "					18 0 0
45	16 "	do	18	18 0 0	3 "					18 0 0
46	16 "	do	18	18 0 0	3 "					18 0 0
47	16 "	do	14	7 0 0	3 "					7 0 0
48	16 "	do	4	4 0 0	3 "					4 0 0

49	16 "	do	14	7 0 0	3 "					7 0 0
50	16 "	do	14	7 0 0	3 "					7 0 0
51	16 "	do	20	10 0 0	3 "					10 0 0
52	16 "	do	12	6 0 0	3 "					6 0 0
53	16 "	do	20	10 0 0	3 "					10 0 0
54	16 "	do	20	10 0 0	3 "					10 0 0
55	16 "	do	20	10 0 0	3 "					10 0 0
56	16 "	do	20	10 0 0	3 "					10 0 0
57	16 "	do	20	10 0 0	3 "					10 0 0
58	16 "	do	30	7 10 0	3 "					7 10 0
59	16 "	do	15	3 15 0	3 "					3 15 0
60	16 "	do	18	2 5 0	3 "					2 5 0
61	16 "	do	18	2 5 0	3 "					2 5 0
62	16 "	do	8	1 0 0	3 "					1 0 0
63	16 "	do	20	2 10 0	3 "					2 10 0
64	16 "	do	30	3 15 0	3 "					3 15 0
65	16 "	do	30	3 15 0	3 "					3 15 0
66	16 "	do	20	5 0 0	3 "					5 0 0
67	16 "	do	10	2 10 0	3 "					2 10 0
68	16 "	do	18	4 10 0	3 "					4 10 0
69	16 "	do	18	4 10 0	3 "					4 10 0
70	16 "	do	18	2 5 0	3 "					2 5 0
71	16 "	do	9	1 2 6	3 "					1 2 6
72	16 "	do	12	1 10 0	3 "					1 10 0
73	16 "	do	16	2 0 0	3 "					2 0 0
74	16 "	do	12	1 10 0	3 "					1 10 0
75	16 "	do	30	3 15 0	3 "					3 15 0
76	16 "	do	30	3 15 0	3 "					3 15 0
77	16 "	do	20	2 10 0	3 "					2 10 0
78	16 "	do	20	5 0 0	3 "					5 0 0
79	16 "	do	18	2 5 0	3 "					2 5 0
80	16 "	do	30	3 15 0	3 "					3 15 0
81	16 "	do	8	1 0 0	3 "					1 0 0
82	16 "	do	9	1 2 6	3 "					1 2 6
83	16 "	do	20	2 10 0	3 "					2 10 0
84	16 "	do	20	2 10 0	3 "					2 10 0
85	5 avril	Alexis Tromblay	8	1 0 0	5 avril	17 déc.	2352 billets de sciage de pin blanc.	49 0 0	49 0 0	1 0 0
86	2 "	Alec Dufour	8	1 0 0	2 "		65 courbes.	2 11 1		1 0 0
87	12 "	Clet Duchaine et Pierre Polvin	8466	1 0 0	21 "		121 accrochours.			3 11 1

RAPPORT pour l'année de 1856, faisant voir le nombre de permis octroyés, etc.— (Suite.)

Nombre du permis.	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Etendue en milles carrés.	Montant de la rente foncière	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant dû pour droits sur le bois.	Montant total reçu.
				£ s. d.				£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
		Messieurs Price ont coupés sur permis les Nos. 26, 27, 28, 38, 39, 40, 60, 61, 62, 63, 70, 71, 72, 73, 74, 81, et 82.	D'A. Tremblay	£ s. d. Tremblay			29251 billots de sciage de pin bl. 675 billots de sciage de pin bl.	629 1 8	629 1 8	
		Edouard Tremblay								
			1342 4/8	Coupé par empiètement			70 courbes 18 accrochoirs	2 6 5	2 6 5	
				£548 15 0				£ 1020 8 1	714 0 2	855 2 11

NOTE.—Un délai de trois mois a été accordé pour le paiement des rentes foncières lors des renouvellements de permis pour la saison de 1856 et 1857.

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Branche des bois et forêts,
Toronto, 25 juillet 1858.

Rapport pour l'année 1857, faisant voir le nombre de permis octroyés par George Duberger, écuyer, agent des terres de la couronne pour le territoire du Saguenay, quand ils furent octroyés, et à qui ils le furent; le montant de la rente foncière payable pour chacun de ces permis, quand il a été payé, quand ils ont été renouvelés, l'étendue de chaque limite, et la quantité de bois coupé en vertu de chaque permis durant l'année.

No. du permis.	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Etendue en milles carrés.	Montant de la rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant du pour-droits sur le bois.	Montant total reçu.
				£ s. d.						£ s. d.
1	1857.	Johnny Guay.....	22 47 ⁴⁸	2 16 3	1857.	.....	.....	.....	.....	2 16 3
2	19 "	Jos. Lavoix et G. Tremblay	4 47 ⁴⁸	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0
3	"	Johnny Guay.....	3 48 ⁴⁹	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0
4	"	"	8	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0
5	21 "	"	8	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0
6	"	"	8	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0
7	23 "	Alexis Tremblay	8	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0
8	3 août.	Eloi Gagné, F. Tremblay, et Onésime Tremblay, et A. Gagné.....	1 48 ⁴⁹	1 0 0	3 août	.....	.....	.....	.....	1 0 0
9	"	Eloi Gagné, F. Tremblay, et Onésime Tremblay, et A. Gagné.....	1 48 ⁴⁹	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0
10	21 "	Francis Maltest et Neil Bouchard	24	3 0 0	"	.....	.....	.....	.....	3 0 0
11	18 nov ^{bre}	F. Morrin, A. Sismard et Cie.....	4 48 ⁴⁹	1 0 0	18 nov ^{bre}	.....	.....	.....	.....	1 0 0
12	17 déc ^{bre}	Alector Dufour	8	1 0 0	17 déc ^{bre}	.....	.....	.....	.....	1 0 0
13	9 janvier.	Eloi et Adolphe Goudreault.....	1 48 ⁴⁹	1 0 0	9 janvier	.....	.....	.....	.....	1 0 0
14	18 "	T. et P. Sivard et B. Bouchard	1 48 ⁴⁹	1 0 0	"	.....	.....	.....	.....	1 0 0

RAPPORT pour l'année 1857, faisant voir le nombre de permis octroyés, etc.—(Suite.)

No. du permis.	Quand octroyé.	Noms des parties auxquelles il a été octroyé.	Étendue en milles carrés.	Montant de rente foncière.	Quand payé.	Date du renouvellement.	Quantité de bois.	Montant des droits sur le bois.	Montant dit pour droits sur le bois.	Montant total reçu.
	1858.			£ s. d.	1858.					£ s. d.
15	8 mars	Augustine Leclerc	59 ⁰⁰ / ₁₀₀	1 0 0	8 mars	.....	.....	.....	.....	1 0 0
16	16 "	James Alexander	12 ⁴⁰ / ₁₀₀	1 13 9	16 "	.....	.....	.....	.....	1 13 9
17	27 "	James Gibb	50	6 5 0	27 "	.....	.....	.....	.....	6 5 0
18	" "	"	50	6 5 0	27 "	.....	.....	.....	.....	6 5 0
19	9 avril	Remi Boucher	4	1 0 0	9 avril	.....	.....	.....	.....	1 0 0
20	" "	"	4	1 0 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 0 0
21	" "	Messrs. Naz. Tétu et Cie.	5	1 0 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 0 0
22	" "	Messrs. Naz. Tétu et Cie.	5	1 0 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 0 0
23	" "	Remi Boucher	4	1 0 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 0 0
24	" "	"	4	1 0 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 0 0
25	" "	Messrs. Naz. Tétu et Cie.	8	1 0 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 0 0
26	" "	"	8	1 0 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 0 0
27-20	" "	James Alexander	12	1 10 0	" "	.....	.....	.....	.....	1 10 0
			271 ³³ / ₁₀₀	42 10 0						42 10 0

NOTE.—10. Un délai jusqu'au 30 juin 1858, ayant été accordé pour le paiement des rentes foncières lors des renouvellements de permis pour la saison expirée le 30 avril 1855, le rapport des permis de 1857-8, ne pourra être complété qu'après le 30 du courant.

20. Le montant total dit bois coupé en vertu de permis pour la saison de 1857-8, n'est pas reçu par le département avant la fin de l'année. Les quantités sur lesquelles des droits peuvent être perçus durant l'année, seront, néanmoins, entrées dans les états annuels des perceptions.

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Branche des bois et forêts,
Toronto, 25 juin 1858.

TERRITOIRE DU SAGUENAY.

APERÇU du montant annuel de revenu provenant des rentes foncières et des droits sur le bois, durant les années 1854, 1855, 1856 et 1857, respectivement, et du montant des droits sur le bois devenu dû dans le cours de ces diverses années.

Années.	Droits sur le bois.	Rentes foncières.	Total.	Montants dus.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1854.....	1870 0 1	268 15 0	2147 15 1	.....
1855.....	.....	.....	.....	143 11 0
1856.....	2158 16 7	419 11 3	2578 7 10	111 15 0
1857.....	767 17 3	541 1 3	1308 18 6	714 0 2
Totals.....	4805 13 11	1229 7 6	6035 1 5	969 6 2

ANDREW RUSSELL,
Assistant commissaire.

Département des terres de la couronne,
Branche des bois et forêts,
Toronto, 25 juin 1858.

TORONTO:—IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, YONGE STREET.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, datée le 7 du courant, et lui demandant de faire mettre la chambre "copie du rapport de D. Sinclair, "écuyer, arpenteur provincial."

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

Secrétariat Provincial,

Toronto, 13 juillet 1858.

CITÉ DES OUTAOUAIS, 22 juin 1858.

MONSIEUR,—Le rapport suivant du relevé des bornes d'un rang de townships situés au sud du lac Nipissing et de la rivière Mattawan, est respectueusement soumis :—

Ce relevé a été entrepris et fait selon les instructions du département des terres de la couronne, datées de Toronto, le 25me jour d'août dernier, à moi adressées, et qui me sont parvenues le 28 du même mois.

A compter du jour que j'ai reçu ces instructions, à venir jusqu'au 8 septembre, je me suis occupé de l'organisation de mon parti d'hommes, à me procurer différentes espèces de provisions et à préparer l'équipement des camps de l'expédition.

Nous partîmes de la cité des Outaouais le 8 septembre 1857, et le 23 de ce mois nous atteignîmes le lac Nipissing à l'endroit indiqué par les instructions pour notre rendez-vous avec M. Savigney.

Des Outaouais à Pembroke, nous avons fait le trajet en diligence et en bateau à vapeur. Arrivés là, il nous a fallu nous transporter avec les provisions en en canot, car le *Ponctiac*, qui d'ordinaire fait le service entre cet endroit et les rapides Joachim, était désarmé.

C'est à Aylmer que j'ai eu les canots, qui mesuraient environ trois brasses de long et qui devaient nous conduire sur le Mattawan et les rivières d'en haut qui traversent l'étendue embrassée par notre relevé, mais je m'aperçus qu'ils étaient trop petits pour monter les gros rapides et les forts courants de l'Outaouais avec le chargement que nous avions. Je fus en conséquence dans l'obligation d'engager un M. Timmons, qui avait un grand canot, pour qu'il m'aidât à franchir la distance des rapides Leveiller à Nipissing, et pour que de là il monta une nouvelle quantité de provisions, pour le transport desquelles il lui a fallu faire deux

voyages avec son canot depuis les Joachim jusqu'à *Amable du Fond*. A partir de là, jusqu'au lac Kaiasquaqua, les provisions furent transportées par des hommes de mon parti d'exploration que dirigeait mon frère, qui, ainsi que M. Evans, étaient mes aides dans ce relevé. Le dernier, M. Evans, était jadis attaché à la compagnie du chemin de fer de Brockville à Ottawa.

M. Savigny s'étant trouvé au point où devait se commencer les explorations dix jours avant moi, il s'est mis à l'ouvrage et il avait terminé la principale méridienne jusqu'à son point d'intersection de la rivière South, où je le trouvai campé le 26 septembre, et d'où nous continuâmes ensemble le relevé jusqu'à la fin de la méridienne principale, tout en faisant diverses observations pour constater la latitude et la variation magnétique.

Le premier octobre, je pus commencer la partie est de la ligne de base, et avec un parti de sept hommes, je poussai avec activité ce travail pendant trois semaines de beau temps. Je fus alors obligé d'envoyer trois hommes porter des provisions depuis le lac Nipissing jusqu'au haut de la rivière Wistiwasing, où ils devaient nous rejoindre quand nous aurions tracé la ligne jusque là. De cette date au 9 novembre, je n'eus avec moi que quatre hommes pour courir la ligne, et depuis notre entrée en campagne, c'est aujourd'hui la première fois que tous mes hommes se trouvent réunis sur le lieu de l'exploration; avant cela, les explorations furent faites par moi et par M. Smith. Ce dernier est devenu mon premier assistant au départ de M. Austin.

Vinrent les temps sombres, pluvieux et neigeux qui commencent vers la mi-novembre, et ils continuèrent jusque près de la fin de décembre. Ces temps retardèrent tellement notre travail que je fus obligé de faire abandon d'une partie du plan que je m'étais tracé pour faire le relevé.

J'avais résolu de courir chaque méridienne à mesure que la ligne de base me permettrait de le faire; mais après avoir tracé la deuxième méridienne, et voyant que nos provisions diminuaient aussi rapidement, je fus forcé de gagner vers mon dépôt de provisions à *Amable du Fond*, et ensuite je retournai tracer la troisième méridienne. Depuis le commencement de janvier, à venir jusqu'à l'époque où le relevé fut fini, nous eûmes un temps assez passable pour l'exécution de ces travaux.

Le relevé fut achevé le 29 avril, jour où nous partîmes du lac Kaiasquaqua pour nos demeures, et le quatre mai nous arrivions dans la cité des Outaouais, où, le même soir, je donnai congé à mes hommes.

A compter de la réception des instructions jusqu'au retour du parti d'explorations aux Outaouais, le temps que nous avons employé pour le relevé ne s'élève qu'à 250 jours, et pour plus amples détails de la manière dont ce temps a été employé, je prends la liberté de vous renvoyer au journal transmis ci-joint.

L'arpentage de plus de 79 milles de lignes jalonnées astronomiques, a été fait, et le niveau de 72 milles de lacs et rivières a été pris—en tout 151 milles. Environ 260 milles d'exploration, 70 ou 80 observations pour les méridiennes ou la latitude ont été faits par mon parti, et pour cela il lui a fallu parcourir une distance de 700 milles en canot. Quatre tonnes et demie de provisions ont été transportées en canot, dont une grande partie à une distance de 180 milles, c'est-à-dire depuis *Pembroke* jusqu'au point d'intersection de la rivière South par la ligne de base.

Dans le cours de ce trajet en canot, il a fallu faire 65 portages et monter un nombre de rapides à la cordelle. L'on conçoit sans peine que le transport des canots et de tant d'effets sur un aussi grand nombre de portages—dont quelques uns étaient d'un mille de long—a dû causer beaucoup de fatigues. Pendant ces pénibles trajets, nous avons rencontré bien des dangers, éprouvé beaucoup de fatigue, mais je suis heureux de pouvoir dire que chaque homme du parti d'exploration est retourné chez lui sain et sauf. Je saisis cette occasion qui

m'est ici donnée de témoigner de ma satisfaction au sujet du zèle et du bon vouloir avec lesquels le parti d'exploration s'est acquitté de ses devoirs.

2.—La méthode d'arpentage que j'ai suivie est celle que je crois ordinairement mise en usage en de semblables cas. Arrivé sur le lieu des opérations, la première chose à faire est de trouver les variations magnétiques, c'est-à-dire de déterminer la méridienne astronomique. C'est ce que j'ai fait en me guidant sur l'étoile polaire à sa plus grande élongation à l'est ou à l'ouest, et en faisant la correction nécessaire pour l'angle azimutal. Pour ces observations, je me suis servi d'un des meilleurs théodolites rotatifs de six pouces de Stoughton et Simm.

En constatant la latitude, invariablement j'ai trouvé qu'il était plus avantageux de me guider sur les hauteurs du soleil que sur celles des étoiles.

Je présume que cela était dû principalement à l'aberration de la lumière. D'après la vraie méridienne trouvée tel que plus haut décrite, je tire une ligne au moyen de jalons dans la direction voulue, d'après l'angle sur le limbe de l'instrument. Si le terrain est assez plan, je trace ordinairement la ligne pendant une journée sans faire usage du théodolite, et me sers de temps en temps de la longue-vue, et fréquemment j'applique la ligne de plomb au jalon en passant sur les points culminants des côtes, etc., mais là où la surface est rocheuse et abrupte, je me sers du théodolite rotatif. La méthode d'obtenir la variation et qui vient d'être décrite, a été suivie à tous les camps, et ces derniers étaient parfois placés à deux et demi ou trois milles de distance, afin de faciliter le tracé de la ligne sous ce rapport. La direction magnétique de tous les arbres servant de points de mire, de même que les variations, ont été établies au moyen d'un bon double-graphomètre de six pouces. La différence était de trois quarts d'un degré environ entre les directions magnétiques, d'après le théodolite rotatif et le compas,—ce dernier donnant la plus grande variation. Pour reconnaître la distance horizontale en gravissant des côtes et des cotes à pic, l'on a coutume d'élever un bout de la chaîne, d'où l'on place la ligne de plomb au point voulu. Il nous a fallu suivre cette méthode quelquefois avec la moitié et d'autres fois avec le quart de la chaîne. Malgré que ce soit en pareil cas la méthode ordinaire, je préférerais, dans le but d'être plus exact, chercher la distance horizontale d'après une réduction de l'angle d'élévation ou de dépression, mais cela nécessiterait un aide de plus—une personne sur laquelle on pourrait se fier en toute certitude.

3.—La variation de l'aiguille a été passablement régulière dans ses augmentations de l'ouest à l'est, car elle était de $4^{\circ} 16'$ sur la première méridienne, et environ de $6^{\circ} 45'$ sur la dernière; en tout $2\frac{1}{2}^{\circ}$ environ sur une étendue de 36 milles, ce qui donne près de $45'$ de longitude.

De temps à autre l'aiguille ou la variation de l'aiguille s'est élevée à un degré et demi, et ces variations furent produites là comme en d'autres endroits par trois causes différentes, savoir: la température, la conformation de la surface du sol et surtout les attractions ou répulsions magnétiques. Quelquefois une ou deux de ces causes se faisaient sentir, et parfois toutes les trois ensemble.

4.—Le meilleur sol possible et des terres avantageuses se trouvent dans les premier et deuxième townships au sud de la ligne de base. Il s'y trouve moins de savanes, de rochers et de lacs que dans aucun des autres. Les terres qui, sous le rapport de la qualité, doivent être placées au second rang quant aux premières, sont celles du troisième township sud et des deuxième et troisième townships nord. Dans ces townships il y a très peu de terres que je pourrais considérer comme étant de première qualité. A mon avis, les terres qui méritent cette désignation doivent avoir non seulement un bon sol, mais aussi cet avantage de pouvoir être mises en culture sans être drainées, tandis que les meilleures dans ces townships sont basses et ont par conséquent besoin de cette amélioration. Le township No. 2, nord, est particulièrement dans ce cas, mais si les rochers à l'embouchure du lac Wistiwasing étaient minés, cela aurait l'effet d'égoutter une grande étendue de terre tout autour des townships sud et sud-ouest.

A part des endroits submergés, il y a très peu de terres qui soient tout à fait mauvaises dans les limites de ces townships, et celles qui ne sont pas arables feront de bons pâturages, car toute cette étendue de pays abonde en sources, en ruisseaux et en petites baies.

L'état tabulaire suivant, qui est en rapport avec le plan ci-joint, démontrera, avec autant d'exactitude que j'ai pu le faire, l'importance de l'étendue de pays actuellement sous considération :—

ÉTAT TABULAIRE.

Township No.	1, sud.	do No. 2, do	do Nos. 3, 4, 5, do	do No. 6, do	do No. 1, nord.	do Nos. 2 et 3, do	do Nos. 4 et 5, do	do No. 6, do	Arable	Acres.
									$\frac{3}{4}$	= 34,560
									$\frac{1}{2}$	= 34,560
									$\frac{1}{8}$	= 3,840
									$\frac{1}{8}$	= 3,840
									$\frac{1}{2}$	= 23,040
									$\frac{1}{5}$	= 9,216
									$\frac{1}{8}$	= 2,880

Montant total des terres arables dans 12 townships.. Acres... 111,936
Quantité des pâturages 136,896

	Acres.	
Etendue submergée	20,741	
do en savane et rocheuse	6,913	
	27,654	..... 27,654

Nombre total d'acres dans 12 townships..... 276,486

5.—L'aspect général du pays est agréable vers la rivière Onamanitzing ou South, et la rivière Wistiwasing, et les côteaux y décrivent une ligne à pente douce appelée généralement surface onduluse. Autour d'Amable du Fond, ces côteaux sont à pic et raboteux. Les terres basses et humides des deux rivières ci-dessus sont d'un sol propre aux prairies, car elles abondent en foin et sont entourées d'ormes, de frênes, de coudriers et de pruches. Les savanes de la rivière Wistiwasing sont marécageuses en plusieurs endroits, et les bois qui y croissent sont l'épinette blanche et rouge et le cèdre. C'est surtout le cas pour les townships 5 et 6 nord, où le terrain est rocheux et marécageux, mais sur les côteaux et dans les vallées il s'y trouve de grandes quantités de pin marchand et d'une grosseur plutôt propre aux billots de sciage qu'au bois carré. Si ce n'était le grand feu qui vient de le ravager, le township No. 1 nord serait celui de tout le rang qui produirait le plus de bois, mais plus de la moitié de sa surface et cette partie où se trouvait le plus beau bois ont été entièrement ravagés par l'incendie. Pas un des townships sud n'a autant de bois de pin que ceux situés au nord, mais en revanche ils ont ce que le colon aime le mieux : l'érable, mêlé à d'autres espèces de bois franc. Les terres hautes et sèches sont de sable et de marne ; les terres basses sont presque toutes d'une nature argileuse.

Sur la ligne de base se trouve trois ruisseaux ou rivières qui peuvent être regardées comme pouvant alimenter des pouvoirs d'eau dans toutes les saisons de l'année, et sur ces ruisseaux il y a de nombreux sites de moulins—chacun d'eux n'en a pas moins que sept ou huit—sur la largeur d'un township. A environ un demi mille plus haut, ou au sud de la ligne de base, il y a sur la rivière South une chute qui pourra alimenter plusieurs sites de moulin, et qui, vraisemblablement, deviendra la plus importante de toute la rivière, vu qu'il y a plus de bonnes terres dans son voisinage qu'il ne s'en trouve dans les environs d'aucune des

autres. Celle qui vient ensuite, parce qu'elle offre les mêmes avantages que dans le premier cas, est située à l'embouchure du lac Wistiwasing. Aucun de ces ruisseaux ne pourrait être facilement parcouru en canot, à cause des écueils et des rapides que l'on y rencontre, et dans tous il se présente des difficultés qu'il faudrait surmonter par la construction de chaussées et de glissoires avant qu'il soit possible de tirer avec facilité du bois de construction de ces lieux.

Le bois marchand de cette région est presque tout de pin rouge et blanc, mais il ne s'y trouve pas en aussi grande quantité ni aussi gros que dans le rang nord ou Mattawaro de townships; néanmoins, partout dans ces townships l'on trouve ça et là des "bouquets" de pins. Les terres et les bois étant les principales ressources de cette étendue de pays, il ne faut qu'en faciliter l'accès pour opérer le développement de ces ressources; il ne s'agit alors ici pour nous que d'aborder la question des chemins et des canaux.

De même que je l'ai fait en de précédentes occasions, je me permets encore de représenter respectueusement au gouvernement l'importance qu'il y a d'ouvrir à travers ce pays une bonne route s'étendant du lac Huron à la rivière des Outaouais, depuis l'extrémité est de la "Key" près de l'embouchure de la rivière des Français sur le lac Huron, jusqu'à l'embouchure de la Mattawan sur la rivière des Outaouais, et passant à une courte distance au sud du lac Nipissing. L'étendue de cette route aurait environ quatre-vingt quinze milles, et le coût de son établissement dépendrait de la qualité de sa construction et de l'économie et de l'habileté avec lesquelles elle serait faite. Une assez bonne route pourrait y être faite au prix d'environ quatre cents piastres le mille, mais une bien bonne pourrait coûter mille piastres le mille.

Sur une profondeur d'un mille et un quart de chaque côté d'une route de 95 milles de long, il y aura 152,000 acres de terre qui, s'ils sont seulement vendus à 60 cents, rapporteront la plus forte des sommes que j'ai mentionnée pour faire cette route.

En sus de cela, sur une route d'une pareille grandeur, il se rencontrera bien des endroits qu'il faudra réserver comme lots de ville et pouvoirs d'eau, et cela en assez grand nombre pour augmenter de beaucoup le produit de la vente des terres.

Pour la raison qu'il ne produit pas l'effet que l'on avait en vue, c'est-à-dire de favoriser la colonisation du pays, je ne recommanderai pas la continuation du système des octrois gratuits le long des chemins faits par le gouvernement. L'expérience que j'ai acquise pendant ces quelques dernières années m'a fait voir qu'une fois établis sur une ligne d'octrois gratuits, beaucoup de personnes ont recours à de fausses représentations et à d'autres artifices pour empêcher que d'autres ne viennent parmi elles, et cela afin que la terre et les bois leur restent, à elles et à leurs amis; mais tout en amenant une meilleure classe de gens, la colonisation serait favorisée en vendant les terres situées sur le chemin et en faisant des octrois gratuits dans les concessions reculées.

Tout rapport sur la contrée du Nipissing, ou toutes suggestions relatives à son développement, seraient certainement incomplètes si elles ne faisaient pas mention du canal des Outaouais à Huron.

Un canal pour les navires ou seulement pour les bateaux à vapeur, et qui reliait Montréal au lac Huron, *via* l'Outaouais et le lac Nipissing, serait un avantage incalculable, non seulement pour le développement de l'étendue de pays qu'arrosent l'Outaouais et le Nipissing, mais aussi pour toute la province.

A mon avis, l'on pourrait en peu de temps faire disparaître les doutes qu'a le public à l'égard de la praticabilité de cet important projet; mais quant à déterminer la somme qu'il en coûtera pour le mettre à exécution, c'est une chose bien plus difficile.

La seule et importante question, touchant les travaux d'art de ce canal, est de savoir s'il y a assez d'eau, sur les deux lacs des Tortues sur le Haut-Outaouais, pour racheter par des écluses la différence de niveau de l'est à l'ouest. La différence de niveau entre ces deux lacs est de deux pieds environ. La longueur réunie de ces lacs est d'à peu près douze milles, et la moyenne de leur largeur environ un mille.

A l'embouchure du moins élevé de ces deux lacs, une chaussée de 200 pieds environ élèverait leur hauteur de 8 à 10 pieds. Ce serait, selon moi, une affaire bien simple que de constater combien de pieds cubes d'eau ces lacs écoulent en une heure ou en une journée; et cela fait, il sera alors facile d'établir si, avec la crue produite pendant l'hiver, le volume d'eau sera suffisant pour remplir toutes les écluses qu'il faudra durant la saison de navigation. Si les lacs des Tortues ne fournissaient pas l'eau en quantité suffisante, les eaux du lac Nasebonising pourraient être détournées de leur cours et dirigées dans les lacs des Tortues; et si cette dernière alimentation ne devait pas suffire, je pense que les deux rivières au sud-est du lac Nipissing pourraient, à très peu de frais, être dirigées dans la Mattawan *viâ* le lac Nasebonising.

Personne, je le pense, ne connaît aussi bien que moi les eaux de la rivière Mattawan à sa source, ainsi que ses affluents, et je crois qu'il ne convient pas de douter de la suffisance de l'alimentation qui viendrait de là. Il ne s'agit donc alors que d'une affaire de deux ou trois millions, plus ou moins, et comparée à une entreprise aussi importante, cette somme ne devrait pas être un seul instant considérée comme un obstacle à son exécution.

La navigation entre Nipissing et Huron ne prendra qu'une très faible partie de la somme totale que coûtera le canal des Outaouais à Huron, et elle ouvrira à la colonisation un grand territoire, car sur le lac Nipissing seul il est d'une assez grande étendue pour que quatre grands comtés s'y élèvent.

Aux promoteurs du chemin de fer de la rive nord, je recommanderai fortement la localisation du terminus ouest de leur chemin sur le côté est du lac Nipissing, au lieu de descendre au lac Huron, vu qu'il en coûtera moins pour canaliser la rivière des Français que pour faire soixante à soixante-et-dix milles de chemin de fer. Je suis d'opinion qu'il faut que le grand chemin de fer (qui devra traverser l'Amérique Britannique) passe entre le côté est du lac Nipissing et le haut de la rivière Mattawan. Or, un canal conduisant de l'ouest à Nipissing, et un chemin de fer partant de l'est seraient la réalisation des deux grands projets récemment portés à l'attention du public, projets qui pourraient être accomplis moyennant une dépense d'environ deux millions et demi, cours sterling, en plaçant le point de départ du chemin de fer dans la cité des Outaouais.

Ce rapport est accompagné d'un cahier de campagne du relevé, d'un journal, d'un plan, etc., et le tout est respectueusement soumis par

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

DUNCAN SINCLAIR,
Arpenteur provincial.

A l'honorable Commissaire des
Terres de la Couronne, Toronto.

—
Vraie copie.

ANDREW RUSSELL.
Sous-Commissaire.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Toronto, 12 juillet 1858.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, datée le 8 ultimo, " demandant un état de " tous les baux et permis d'occupation de limites pour la coupe des bois sur les bords du lac Huron, de la Baie Georgienne et du Lac Supérieur ; indiquant les personnes auxquelles il a été accordé des baux et des permis d'occupation ; quelle étendue de terrain était comprise dans chaque bail ou permis d'occupation ; quand tels baux ou permis d'occupation ont été accordés ; quels loyers devaient payer les divers locataires ; quels étaient les conditions des baux ou permis d'occupation, et si ces conditions ont été remplies ; et quels loyers, amendes, ou profits, en vertu de ces baux ou permis d'occupation, restent aujourd'hui dus et non payés.

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, 13 juillet 1858.

A.

ÉTAT SUPPLÉMENTAIRE, pour l'année 1857, de tous les baux et permis d'occupation de limites pour la coupe de bois sur les bords du Lac Huron, de la Baie Georgienne, et du Lac Supérieur, indiquant les personnes auxquelles ils ont été accordés, l'étendue de chaque bail, quand octroyés, le montant de loyer à être payé pour chaque bail ou permis d'occupation, le montant payé, et le montant encore du et non payé.

Licences,—date de leur octroi ou renouvellement.	A qui octroyées.	Etendue en milles carrés.	Localité.	Montant de la rente.		Montant de la rente reçue.		Montant de la rente encore dû.	
				£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
octobre 1857	Andrew Heron	50	Rivière Severn	6	5 0	6	5 0		
3 février 1858	W. F. Powell	8	Ile de la Rivière Severn	1	0 0	1	0 0		
1 mars	Charles Kelly	5	Rivière Muskoka	1	0 0	1	0 0		
do	do	5	do	1	0 0	1	0 0		
do	do	5	do	1	0 0	1	0 0		
do	do	5	do	1	0 0	1	0 0		
do	do	5	do	1	0 0	1	0 0		
do	do	5	do	1	0 0	1	0 0		
do	do	20	Rivière Noire	2	10 0	2	10 0		
do	do	10	do	1	5 0	1	5 0		
do	do	15	do	1	17 6	1	17 6		
2 do	Alexander Bailey	50	Baie Georgienne	6	5 0	6	5 0		
do	Robert Johnson	4	Rivière de l'Esturgeon	1	0 0	1	0 0		
29 avril	W. M. et J. A. Gibson	50	Rivière Sequin	6	5 0	6	5 0		
do	J. A. et W. M. Gibson	50	Rivière Shecheshegung	6	5 0	6	5 0		
do	John Stoughton Dennis	50	Rivière Maganatawan	12	10 0	12	10 0		
do	do	50	do	12	10 0	12	10 0		
do	William F. Powell	50	Rivière Severne	6	5 0	6	5 0		
do	do	50	do	6	5 0	6	5 0		

29 avril 1858	William F. Powell	8	Iles Severn	1	0 0	1	0 0		
do	do	50	Rivière Severn	6	5 0	6	5 0		
do	T. Steers et F. Clemow	14	Rivière des Espagnols	3	10 0	3	10 0		
do	do	20	do	5	0 0	5	0 0		
do	Gzowski, et al.	20	Rivière Sud	2	10 0	2	10 0		
do	do	20	do	2	10 0	2	10 0		
do	do	10	do	1	5 0	1	5 0		
do	do	20	do	2	10 0	2	10 0		
do	do	20	do	2	10 0	2	10 0		
do	do	10	do	1	5 0	1	5 0		
do	do	25	Whitefish River	6	5 0	6	5 0		
do	do	25	do	6	5 0	6	5 0		
do	do	25	do	3	2 6	3	2 6		
do	do	25	do	3	2 6	3	2 6		
do	William Smith	50	Rivière Shamenega	12	10 0	12	10 0		
do	J. Waddell et William D. Murray	50	Rivière Maghenaging, (C. J.)	6	5 0	6	5 0		
do	George Jardine	50	Rivière au serpent	6	5 0	6	5 0		
Total				148	2 6	148	2 6		

ANDREW RUSSELL,

Sous-Commissaire des Terres de la Couronne.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

DIVISION DES BOIS ET FORÊTS,

Toronto, 12 juillet 1858.

B.

HURON ET TERRITOIRE SUPÉRIEUR.—ÉTAT DES LICENCES confisquées dans ce territoire, pour cause de non paiement des redevances foncières.

Numéro de la licence.	Quand confisquées.	Montant de la redevance due quand confisquée.			NOM DU PORTEUR DE LA LICENCE.	LOCALITÉ.	Étendue en milles, carrés.
		£	s.	d.			
No. 5	1857	5	0	0	George R. Givin	Rivière des Français	40
6	do	6	5	0	do	Rivière des Espagnols	50
7	do	5	0	0	do	do	40
36	do	15	0	0	Angus McDonell	Rivière Ste. Marie	15
38	do	6	5	0	Quetton St. George	Rivière Severn	50
59	do	1	0	0	Thomas Steers	Rivière des Espagnols	8
60	do	3	15	0	do	Rivière au Sabie	30
61	do	3	15	0	do	do	30
63	do	3	2	6	do	Rivière au Serpent	25
65	do	3	2	6	do	do	25
66	do	3	2	6	do	do	25
67	do	1	0	0	do	Rivière des Espagnols	8
68	do	3	5	0	do	do	18
69	do	3	2	6	do	do	25
71	do	1	17	3	do	do	15
73	do	3	15	0	do	do	30
1	1858	6	5	0	Gzowski, et al	Rivière Missisagua	50
2	do	6	0	0	do	do	48
3	do	6	5	0	do	do	50
4	do	6	5	0	do	do	50
7	do	3	2	6	do	Rivière de la Lune	25
8	do	3	2	6	do	do	25
9	do	3	2	6	do	Rivière Michipicoton	25

10	do	3	6	6	do	Rivière Pakashkey	25
11	do	6	5	0	do	Rivières des Français et Misissagmitibi	50
12	do	6	5	0	do	do	50
13	do	6	5	0	do	do	50
14	do	6	5	0	do	do	50
15	do	6	5	0	do	Rivière Otanah'isibe	50
16	do	6	5	0	do	Rivière des Français	50
17	do	6	5	0	do	do	50
20	do	3	15	0	do	Geolar's Point	30
21	do	3	2	6	do	Rivière Michipicoton	25
22	do	3	2	6	do	do	25
23	do	6	5	0	do	Rivière des Français	50
24	do	6	5	0	do	Key River	50
32	do	7	10	0	Walter Moberley	Rivière Missisagua	30
33	do	7	10	0	do	do	30
34	do	12	10	0	do	Rivière Ste. Marie	50
35	do	6	5	0	Gzowski, et al	Rivière de la Lune	25
36	do	6	5	0	do	do	25
39	do	6	5	0	do	Rivière Michipicoton	25
40	do	6	5	0	do	do	25
41	do	10	0	0	Donald Cameron	Nord d'Eldon	40
43	do	12	10	0	N. J. Browne	Rivière Nebwagwashki	50
44	do	12	10	0	do	do	50
47	do	12	10	0	H. P. Savigny et Cie	Parry's Sound	50
48	do	12	10	0	do	Rivière Muskoka	50
49	do	12	10	0	do	do	50
50	do	12	10	0	do	do	50
51	do	12	10	0	John P. Gordan	Bad River	50
52	do	12	10	0	Thomas Dick	do	50
55	do	30	0	0	Charles Jones	Key River	30
63	do	25	0	0	James H. Wylie	Jac Nipissing	50
68	do	12	10	0	William F. Powell	Rivière Sewra	50
69	do	10	0	0	Joseph Smith	Rivière Muskoka	40
70	do	5	0	0	do	do	20
71	do	10	0	0	do	do	40
72	do	5	0	0	do	do	20
73	do	7	10	0	Francis Glenow	Rivière Thessalon	30
74	do	7	10	0	do	do	30
Report		£ 445	17	6			2222

HURON et TERRITOIRE SUPÉRIEUR.—ÉTAT des LICENCES confisquées dans ce territoire, pour cause de non paiement des rentes foncières.

Numéro de la licence.	Quand confisquées.	Montant de la rente foncière due quand confisquée.			NOM DU PORTEUR DE LA LICENCE.	LOCALITÉ.	Etendue en milles carrés.
		£	s.	d.			
Report..						2222	
No. 75	1858	445	17	6	Francis Clemow	Rivière Thessalon	
76	do	7	10	0	do	do	
77	do	7	10	0	do	do	
78	do	6	5	0	do	do	
79	do	6	5	0	do	do	
80	do	6	5	0	do	do	
83	do	7	10	0	T. Steers et F. Clemow	Rivière des Espagnoles	
84	do	9	0	0	do	do	
85	do	3	15	0	do	do	
86	do	12	10	0	George Kirk	do	
26	do	8	0	0	Daniel McLaghlin	do	
27	do	7	10	0	John S. Hall	do	
28	do	7	10	0	James Shead	do	
29	do	3	2	6	John Porter	do	
30	do	3	15	0	John S. Hall	do	
Total..		548	10	0		2632½	

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
DIVISION DES BOIS ET FORÊTS,
Toronto, 12 juillet 1858.

ANDREW RUSSELL,
Sous-Commissaire des Terres de la Couronne.

C.

PROVINCE DU CANADA.

DÉPARTEMENTS DES TERRES DE LA COURONNE

Toronto, 8 août 1851.

AVIS est par le présent donné, qu'à compter de et après la date du présent, des licences, suivant la formule ci-annexée, seront accordées en tout temps, pour couper des bois sur les terres vacantes de la couronne, aux conditions et règlements suivants, sanctionnés par Son Excellence le gouverneur général en conseil, par ordre en date du 7 courant, en addition aux dispositions de l'acte 12 Vict., chap. 30. Et les règlements du 5 septembre 1849 et du 15 mars 1850, sont par les présentes remplacés.

1°. Les demandes de licences de coupe de bois sur les terres vacantes de la couronne sur la rivière Ottawa et ses tributaires, depuis Gatineau, et les townships de Hull et Wakefield inclusivement, en montant; et les comtés de Lanark, Renfrew et Carleton, et cette partie des comtés de Frontenac, Lennox et Addington, au nord des townships de Bedford, Hinchinbrook, Kennebec et Kaladar, devront être adressées à A. J. Russell, inspecteur des licences à bois de la couronne à Bytown, et dans les autres parties de la province aux agents respectifs des terres de la couronne.

2°. Les demandes devront être faites par écrit, désignant distinctement l'étendue, ou faisant mention des lots de terre pour lesquels on demande une licence, les soumissionnaires donnant, lorsqu'ils en seront requis, des esquisses tirées à l'échelle des limites qu'ils demandent situées à des points connus. Il ne sera point accordé de licence de location sur des terres qui n'auront pas été arpentées, excédant 10 milles de long sur cinq milles de profondeur, ou excédant une étendue de cinquante milles carrés, et la moitié de cette dimension dans des townships arpentés; dans ce dernier cas, les lots et les rangs devront être mentionnés. Il ne sera donné de locations qu'à un côté des rivières, partout où il sera possible de le faire. Toutes les licences expireront le 30 avril après la date du présent. La même personne pourra avoir plusieurs locations continues.

3°. Le bois coupé sera payé aux taux suivants, savoir:—

Chêne et noyer par pied cube.....	1½d.
Mérisier, pin rouge, orme, frêne et tamarac.....	1 d.
Pin blanc, bois blanc, cèdre et épinette, etc.....	0½d.
Billots de pin rouge, 12 pieds de long par billot.....	7 d.
“ “ blanc, “ “ “ “	5 d.
Epinette “ “ “ “	2½d.
Bois de corde (franc) et bois à lattes par corde	8 d.
“ “ (mou) “ “	4 d.

Chaque morceau de pin blanc sera considéré comme contenant 70 pieds cubes.

“ “ rouge “ “ “ “ 38 “

Toute autres espèces de bois, “ “ 34 “

Le bois pour chemins à rails sera pris d'après son mesusage réel, pourvu qu'il n'exécède pas l'un dans l'autre plus de la moitié de la mesure régulière, ou moyennant que la partie exhibe un contrat et spécification correspondant au bois de son radeau.

Tous billots de sciage qui seront dorénavant coupés sur les terres publiques, s'ils sont exportés de la province, devront être payés à un taux double de ceux ci-dessus respectivement mentionnés.

4°. Tous bois carré, billots, madriers, planches, ou autres espèces de bois sortant de l'agence où ils auront été coupés sous aucune forme, seront sujets à être comptés ou mesurés quand on le croira nécessaire, et on devra donner des états

assermentés des qualités et quantités de bois et billots qui auront été coupés sous chaque licence, lorsque l'agent des licences ou autre personne autorisée le requerra.

5°. Ceux qui couperont du bois sur les terres publiques, devront, avant de flotter aucun radeau ou en enlever aucune partie de l'agence où ils auront des licences (qu'il ait été coupé sur des terres publiques ou sur des terres privées) en faire rapport au percepteur des droits sur les bois ou à l'agent, faisant, s'il est nécessaire, une déclaration sous serment du nombre de morceaux de chaque espèce de bois dans chaque radeau, ou partie d'icelui, et le nombre de cribs; sur quoi, ils recevront un acquit du percepteur ou de l'agent, déclarant le nombre des pièces dans chaque radeau; combien, s'il y en a, ont été prouvées d'une manière satisfaisante avoir été pris sur des terres privées, et sur combien, s'il y en a, les droits ont été antérieurement ou alors payés; et à l'arrivée d'aucun de ces radeaux ou partie de bois à Québec, où à aucune place ou port intermédiaire, pour le vendre ou le mettre à bord des vaisseaux, le propriétaire ou celui qui en aura la charge, en fera le rapport dans l'intervalle de quarante-huit heures à l'inspecteur des radeaux, au député surintendant des mesureurs de bois, ou autre officier préposé, et en sus de la quantité indiquée dans l'acquit comme passible du droit, tout surplus de bois au-delà du nombre de morceaux qui y seront spécifiés, sur l'assertion de l'inspecteur des radeaux, le député surintendant des mesureurs de bois, ou autre officier préposé, sera considéré comme ayant été coupé sur les terres de la couronne, et sera en conséquence sujet au paiement des droits.

6°. Ceux qui négligeront de faire le rapport du départ de leurs radeaux ou autre bois de l'agence où ils ont des licences, ou de leur arrivée à Québec, ou autre port ou place pour le vendre ou le mettre à bord des vaisseaux dans cette province comme ci-dessus mentionné, ne pourront plus obtenir de licence, et seront sujets à la confiscation de leur bois pour infraction des réglemens, tel que le prescrit la 3me section de la 12me Vict., chap. 30.

7°. Désormais, lorsqu'il sera accordé une licence pour couper du bois sur les terres publiques, on exigera le paiement d'une rente foncière de deux chelins et six deniers par chaque superficie d'un mille qui portera la licence, en sus des obligations ordinaires, et le dépôt ci-devant prélevé en à compte sera discontinué. La rente foncière sera basée sur l'étendue réelle la plus approximative des locations de bois, mais elle ne sera moins d'un louis courant sur aucune licence, et il ne sera fait aucun remboursement de ce qui aura été calculé être au-dessus de la rente foncière après que la licence aura été donnée.

8°. La rente foncière qui sera payable au renouvellement de la licence doublera celle de l'année précédente, s'il n'a pas été dûment fait de travaux sur la location, augmentant tous les ans dans cette proportion tant qu'elle ne sera pas occupée, (à l'exception de l'année qui suivra celle où la licence aura été en premier lieu accordée, si ce n'est pas dans un township arpenté); le taux original reprenant du moment que la location sera dûment occupée; et elle sera considérée avoir été dûment occupée si on y a coupé 500 pieds de bois équarris ou 100 billots de sciage par mille carré.

9°. Aucune location à bois ne sera confiscuée, parce qu'elle n'aura pas été occupée, pourvu que la rente foncière qui se sera accumulée pour cette cause soit dûment payée; mais des locations dont les arrérages de rente foncière auront été évités au moyen de fausses assertions concernant son occupation, seront (après que le premier occupant aura eu l'avantage d'être entendu à ce contraire) accordées à ceux des soumissionnaires qui les premiers feront foi de cette évacion et de non-occupation, le ou avant le 31 mai, et qui le prouveront par le certificat d'un arpenteur juré, le ou avant le 31 juillet suivant. S'il est prouvé qu'il n'y ait que la moitié qui est été occupée, le premier occupant pourra retenir une moitié de la location après qu'elle aura été divisée d'une manière équitable dans l'opinion de l'agent.

10°. Les locations vacantes seront accordées aux premiers soumissionnaires, et seront désignées dans les licences comme "ne devant pas affecter les licences antérieures qui existent, ou qui doivent être renouvelées en vertu des réglemens," mais ceux qui feront application pour des locations vacantes devront en demander une licence et payer la rente foncière requise (donnant des cautions suffisantes pour le paiement de tous les droits qui pourront devenir dûs en vertu de la licence) dans l'intervalle de trois mois à compter de la réception de leurs soumissions dans les districts des bois de Bytown, et toutes autres parties de la province où les terres ne sont pas mises en township ou autrement arpentées pour leur établissement et dans l'intervalle d'un mois dans telles parties d'autres agences où les terres sont arpentées, ou prêtes à être concédées; autrement, leurs soumissions ne seront d'aucun effet, et les locations pourront être accordées aux soumissionnaires qui les demanderont les premiers. La rente foncière sera remise aux soumissionnaires si la location qu'il aura demandée ne peut lui être accordée.

11°. Les licenciés qui se seront conformés aux réglemens auront droit au renouvellement de la licence de leurs locations en préférence à ceux qui en feront la demande, s'ils donnent leurs soumissions par écrit pour tel renouvellement avant le premier de juin immédiatement suivant leur première licence, et se conforment aux conditions mentionnées dans la dernière clause avant le premier de novembre suivant; s'ils ne le font, les locations qu'ils ont deviendront alors vacantes, et seront mises en vente le 10 novembre suivant, et adjugées au plus haut enchérisseur qui en fera immédiatement le paiement, et si elles ne sont pas alors vendues, elles seront données au premier qui en fera la demande comme à l'ordinaire.

12°. Quand il sera reçu deux soumissions ou plus en même temps pour le même terrain, il sera divisé au sort entre les parties, si quelqu'une d'elle désire qu'il en soit ainsi, autrement, le droit au tout sera décidé au sort. Mais sur les rivières où il y aura eu des frais d'encourus pour arpentages ou autres causes qui pourront le nécessiter, il pourra être disposé de la préférence à la licence pour locations à bois à tel prix donné que le commissaire des terres de la couronne jugera à propos, et d'être adjugée à l'encan en tout ou en partie au plus haut enchérisseur qui en fera immédiatement le paiement, en cas de désaccord entre les soumissionnaires, qui y auraient un égal droit.

13°. Dans le district des bois de Bytown et les autres parties de la province, où les terres ne sont pas mises en townships ou arpentées pour leur établissement, quand un soumissionnaire aura attendu pendant l'espace d'un mois ou plus par rapport à une demande antérieure (pour le même terrain) qui sera devenue nulle, il lui sera alloué un mois en sus du temps fixé pour prendre une licence, pourvu qu'il fasse sa demande par écrit pour cette extension de temps dans l'intervalle de trois mois après la réception de telle demande pour une licence; et dans ces localités, où par la 10e clause de ces réglemens, un mois est le temps pour lequel une demande est considérée comme étant dûment faite, dix jours seulement seront alloués, en sus, dans le cas d'obstruction pendant dix jours au plus.

14°. Lorsqu'il ne pourra être donné décision sur une soumission avant que le résultat de quelque mesurage y relatif en progrès soit connu, ou avant qu'il soit en projet, il sera alloué un délai de trois mois au soumissionnaire dans le district des bois de Bytown, et dans toutes autres parties de la province où les terres ne sont pas mises en townships ou arpentées pour leur établissement; et un mois pour prendre une licence, après que la notification du résultat, s'il est en sa faveur, aura été envoyée à son adresse; et lorsque les visites nécessaires à la préparation des esquisses requises par ces réglemens, ne pourront sans une perte sérieuse, être faites à moins d'une extension de temps, sur demande par écrit elle pourra être accordée. Les licences accordées d'après les descrip-

tions ou esquisses fausses qu'auront données les soumissionnaires devront être subordonnées aux licences subséquentes dont les descriptions seront soignées, et pourront être annulées en entier ou en partie, lorsque nécessaire; ceux qui persisteront à travailler sous de telles licences après avoir été informés de cesser, seront considérés comme transgresseurs, et seront passibles d'amendes comme tels.

15°. L'inspecteur des licences et les autres agents des bois de la couronne, tiendront les registres de toutes les soumissions pour les locations, des licences accordées et de leurs transports, lesquels, ainsi que leurs plans des limites sous licence et des terrains vacants, seront ouverts pour l'inspection publique, mais aucun soumissionnaire n'aura droit à des explications concernant des soumissions subséquentes à la sienne pour le même terrain.

16°. L'inspecteur des licences à Bytown et les autres officiers compétents, donneront, lorsqu'ils en seront requis par quelque partie intéressée, des informations sur la manière que les limites des locations à bois devront être fixées pour être conformes aux licences actuelles. Les arpentages devront être faits aux frais de ceux qui les demanderont, mais les plans, rapports et autres détails d'iceux seront payés et gardés de record par l'inspecteur des licences ou l'agent après qu'il les aura examinés et approuvés.

17°. Dans tous les cas de contestation relativement au droit à des limites ou à la position des bornes, l'opinion de l'inspecteur des licences à Bytown, ou de l'agent chargé de l'émission des licences sera obligatoire envers les parties, à moins qu'elle ne soit rejetée par arbitrage dans l'intervalle de trois mois après que la notification de cette opinion aura été communiquée aux parties (ou à leurs représentants, ou expédiée par la poste à leur adresse), ou par la décision de la cour.

18°. Afin d'éviter tous délais et toutes difficultés, relativement aux arbitres, la partie qui se croira lésée par cette décision n'aura qu'à notifier l'officier qui l'aura donnée de son dissentiment par écrit, et donner le nom de l'arbitre dont elle a fait choix. Il sera alors du devoir de l'inspecteur des licences ou autre officier autorisé de se constituer arbitre de l'autre partie, et dans le cas où ces arbitres ne s'accorderaient pas sur le choix d'un sur-arbitre, s'il devenait nécessaire d'en nommer un, le commissaire des terres de la couronne en nommera un, aux frais communs des parties, sur la réquisition d'aucunes d'elles, ou d'aucun des arbitres.

19°. Les transports de locations devront être faits par écrit, et si le bureau des terres de la couronne ou l'agent chargé des licences les approuvent, ils seront valides à compter du jour où ils auront été déposés entre les mains de ce dernier; mais aucun transport ne sera valide à moins que la partie qui l'aura fait n'ait réellement occupé la location pendant une saison.

20°. Les squatters ou autres occupants de terres sans autorité, qui y couperont des bois ou autres billots de sciage sans licence (si ce n'est pour faire de la terre neuve, bâtir ou faire des clôtures) ou autre qui le feront par leur permission se rendront passibles de pénalités imposées par la loi en coupant des bois sans licence.

21°. Les personnes qui refuseront ou éviteront de payer les droits des glissoires ou les droits sur leurs bois, ou le règlement final des obligations pour iceux avant de l'enlever ou qui seront en défaut avec le bureau des bois de la couronne ou l'agent, et les personnes qui prendront forcément possession de terrains en litige avant d'avoir obtenu une décision en leur faveur; et ceux qui refuseront de se conformer aux décisions des cours ou des arbitres ou aux règlements établis par ordre en conseil, ou qui troubleront forcément les surintendants, perdront leurs droits à d'autres licences et leurs locations deviendront disponibles en faveur d'autres à l'expiration de leurs licences.

22°. Le percepteur des droits sur le bois de la couronne, ou l'officier en charge du district des bois à Bytown, pourra autoriser aucun des agents locaux

des terres de la couronne à percevoir les droits sur tous bois ou billots de sciage coupés sous licence pour la consommation intérieure, ou qui pourront être expédiés au marché par une autre voie que celle de Bytown; et tous tels agents dont les agences, ou aucune partie d'icelles pourront se trouver dans les limites ou près du district des bois à Bytown, sont autorisés à saisir tous bois ou billots de sciage coupés sans licence dans les limites de leurs agences ou qui y passeront, sur la vente desquels ils recouvreront leur commission ordinaire pour perception.

23°. Les licences seront données dans la formule ci-annexée. La clause qui y est mise au bas devra être signée par les cautions du licencié au lieu des obligations qui étaient ci-devant passées, et la description de location devra être écrite au dos de la licence.

FORMULE DE LICENCE.

PAR autorité du statut provincial, 12 Vic., ch. 30, et des réglemens en date du huit août 1851, et pour et en considération des paiemens faits et qui seront faits à Sa Majesté, je, par le présent, donne plein pouvoir et autorise et agents et employés, à couper sur la location désignée au dos des présentes par et à garder et occuper la dite location à l'exclusion de tous autres, excepté comme ci-après mentionné : à compter du au 30 avril 18, et pas plus longtemps; avec le droit de transporter le dit bois à travers aucune des terres non-occupées ou incultes de la couronne.

Et en vertu de cette licence, le dit licencié a droit tel que prescrit par le statut provincial de la 12 Vic., ch. 30, à tout bois coupé par d'autres n'ayant pas droit au terrain assigné par le présent, avec plein pouvoir de le saisir et de s'en emparer partout où il le trouvera en cette dite province.

Mais cette licence est sujette aux conditions suivantes, savoir :—

Que toute personne ou personnes pourra ou pourront en tout temps faire des chemins et s'en servir pour voyager sur et à travers le terrain accordé par le présent et y couper et enlever aucun arbre nécessaire pour faire des flottes, traverses, rames et liens de radeau pour son ou leur propre usage.

Que rien dans le présent n'empêchera aucune personne ou personnes de prendre aucun bois debout, de quelque sorte que ce soit pour la construction de chemins ou ponts, ou pour des travaux publics.

Et que toutes personnes qui s'établiront d'après une autorité ou titre légal dans les limites de la location accordée par le présent, ne seront en aucune manière molestées par le dit licencié, ou aucune autre personne agissant pour

ou par permission.

Et à condition en outre, que le dit licencié ou représentant se conformera à tous les réglemens établis ou qui pourront l'être par ordre en conseil, et qu'il se soumettra à ce que tout le bois qui sera coupé sous cette licence soit compté ou mesuré, et qu'il payera les droits imposés sur icelui lorsqu'il en sera requis par moi ou aucun officier à ce autorisé; autrement le dit bois sera confisqué au profit de la couronne, et le dit licencié sujet à telle autre pénalité que le dit acte statue.

Donné sous mon seing, à

en l'année de Notre Seigneur, mil huit cent

Rente foncière £.....

§ Nous avons lu et compris la nature des obligations contenues dans cette licence, et nous nous engageons conjointement et solidairement, et chacun de nos héritiers, exécuteurs, curateurs et administrateurs à payer tous droits qui pourront devenir dus et payables à Sa Majesté, ses héritiers ou successeurs, sur aucun bois coupé ou obtenu en vertu de cette licence dans le cas où le licencié ci-dessus nommé manquerait ou refuserait de les payer, ou de donner des obligations suffisantes pour le paiement d'iceux.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, datée le 7 du courant, lui demandant de faire mettre devant la chambre " un Etat, jusqu'au 31 décembre dernier, de tous les arrérages dus pour coupe de bois sur les terres de la couronne, arpentées ou non arpentées, ou sur d'autres terres confiées à l'administration de la couronne, qui ont pu provenir de coupe de bois sur aucune des terres adjacentes aux cours d'eau qui tombent dans la baie de Quinté et le lac Ontario, à l'est de Toronto, ou de tous autres lacs ou cours d'eau qui en sont les tributaires, avec indication de la date que ces deniers sont devenus dus au gouvernement, des noms des personnes ainsi arriérées et de la nature des obligations ou autres garanties possédées pour le paiement d'iceux."

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, 27 juillet 1858.

RAPPORT jusqu'au 31 décembre 1857, de tous les arrâges dus pour coupe de bois sur les terres de la Couronne, arpentées ou non arpentées, ou sur d'autres terres confiées à l'administration de la Couronne, qui ont pu provenir de coupe de bois sur aucune des terres adjacentes aux cours d'eau qui tombent dans la Baie de Quinté et le lac Ontario, à l'Est de Toronto, (Territoire de l'Ontario,) ou de tout autres lacs ou cours d'eau qui en sont tributaires, avec indication de la date que ces deniers sont devenus dus au gouvernement, des noms des personnes ainsi arriérées et de la nature des obligations ou autres garanties possédées pour le paiement d'iceux.

N O M .	Montant du en 1854.		Montant en 1855.		Montant en 1856.		Montant en 1857.		Total du montant dû le 31 décembre 1857.		C A U T I O N S .	AUTRES GARANTIES ET REMAR- QUES.
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		
Job Lingham.....	267	11 3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	267	11 3	H Corley, J. Brown et C. G. Levisconte.	
do	101	7 3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101	7 3	W. H. Wallbridge.	
Francis Wallbridge .	501	11 3	52	1 8	128	2 6	.....	.....	681	15 5	W. H. Wallbridge et A. H. Wallbridge.....	
Arnold et Fulson....	.....	.....	19	11 3	99	8 2	.....	.....	118	19 5	.....	Hypothèque sur les bois de construction.
David Roblin	127	19 7	356	17 6	194	3 4	252	18 3	931	18 8	James O'Reilly et Angus Morrison.	
John McDonald	706	3 10	280	8 10	.....	.....	.....	.....	986	12 8	Robert Finlay, J. Fraser, et J. O'Hare	Au nom de la banque commerciale.....
Henry Lashley	28	8 11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	8 11	.....
Isaiah Blood	4	8 2	.....	.....	105	17 10	.....	.....	110	6 0	.....	Solde de compte le 29 avril 1858.
Wilson et Cie.	119	15 0	.....	.....	.....	.....	118	15 3	238	10 3	.....	Hypothèque sur les bois de construction.
Wellington Frizzle ..	.....	.....	.....	.....	50	0 0	.....	.....	50	0 0	.....
Morton et Baker.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	704	15 5	704	15 5	.....	do
Richard Lazier.....	21	17 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	17 6	.....
<i>Report</i>	£ 1879	2 9	708	19 3	577	11 10	1076	8 11	4242	2 9		

RAPPORT jusqu'au 31 décembre 1857, de tous les arrâges dus pour coupe de bois sur les Terres de la Couronne, arpentées ou non arpentées, ou sur d'autres terres confiées à l'administration de la Couronne, qui ont pu provenir de coupe de bois sur aucune des terres adjacentes aux cours d'eau qui tombent dans la Baie de Quinté, etc.—(Suite.)

N O M .	Montant dû en 1854.		Montant en 1855.		Montant en 1856.		Montant en 1857.		Total du montant dû le 31 décembre 1857.		CAUTIONS.	AUTRES GARANTIES ET REMARQUES.
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		
Report	1879	2 9	708	19 3	577	11 10	1076	8 11	4242	2 9		
Gilmour et Cie			287	10 0	358	6 8	997	13 9	1643	10 5		Payé, \$2000 de droits et l'intérêt le 20 janvier 1858.
Charles Warner			22	14 3	31	5 0			53	19 3		do do 1r juillet do.
D. D. Bogart	234	10 5	242	1 8	335	4 11	369	2 6	1180	19 6	A. L. Bogart et C. V. Bogart	
A. S. Rathburn et Cie	103	18 9			209	15 10	64	18 4	378	12 11		Billet pour la somme.
Billa Flint	185	13 4	205	1 7	201	18 9	744	16 3	1337	9 11	Hornoc Yeoman et James Ross.	do
Cock et Harris							78	13 10	78	13 10		do
Robert Webster			8	14 9					8	14 9		do
John Stevenson					133	15 8			133	15 8		John Stevenson, de Napanee, s'est rendu responsable pour ces droits.
Timothy Chambers			28	2 6					28	2 6		Billet pour la somme.
John Allen			13	7 6					13	7 6		do
Orin Card	4	13 9			9	7 6			14	1 3	Lorenzo Lockwood, et E. Jackson.	do
James Wallis			37	17 1	235	8 4	142	18 5	416	3 10		Payé, \$47 49cts., de droits et l'intérêt le 31 mars 1858.
Isaac Puffer			7	11 3					7	11 3		Le bois de construction saisi.

Adams et McKay	18	7 11							18	7 11	J. Shaw, Robert Shaw et Richard Shaw.	
James Vanest			1	10 0	4	13 9			6	3 9		Ross et Bell chargés de la perception.
Morton, McKee et Cie	125	18 2	90	13 2	211	17 6			428	8 10		Le bois de construction saisi.
George Morton					225	19 0			225	19 5		do do
William McMillan					6	5 0			6	5 0		Billet pour la somme.
James McKim	2	3 9							2	3 9		Sortis de l'agence avant ma nomination.
Robert Read	3	2 6							3	2 6		Sortis de l'agence avant ma nomination.
Keller et Wartman	26	12 6							26	12 6		Les bill. de sciage sont sur un petit lac dans Portland, et l'on ne peut en retr. les droits.
George Lott			83	5 8			74	15 10	158	1 6		John Stevenson, écuyer, de Napanee, s'est rendu responsable des droits.
George Hudgeons			1	8 1					1	8 1		Sortis de l'agence avant ma nomination.
Halliday et Davidson			9	7 6					9	7 6		Billet pour la somme.
Daniel McDonald	2	10 0	37	12 9					40	2 9		Pas de garantie—la partie est solvable.
Isaac Noble			8	6 8					8	6 8		Billet pour la somme.
James Mengher					25	0 0			25	0 0	John O'Hare.	
William H. Fredin- burgh					4	7 6			4	7 6		Compte soldé le 5 juillet 1858.
Daniels et Cie					28	4 5			28	4 5		Pas de garantie—la partie est solvable.
G. G. Boswell							63	11 3	63	11 3		Le bois de construction saisi.
Glenn et Bird							106	8 9	106	8 9		do do
William Snyder							31	4 11	31	4 11		Compte soldé le 7 juillet 1858.
Nelson Lingham					290	2 0	126	2 1	416	4 1		do 15 juin do.
E. Perry et Cie							75	10 5	75	10 5		Le bois de construction saisi.
Charles Perry							253	13 0	253	13 0		do do
Thomas Pool					0	18 9			0	18 9		
Peter Amey					4	10 8			4	10 8		Billet pour la somme.
Walter Whelan					3	2 6			3	2 6		
Jacob Smith					9	7 6			9	7 6		
Elias McKim					5	0 0			5	0 0		
Oron Jackson					1	11 3			1	11 3		
A. M. Clarke							37	10 0	37	10 0		John Stevenson, écuyer, de Napanee, s'est rendu responsable des droits.
Report	2586	13 10	1794	3 8	2687	15 4	3630	12 4	12461	19 6		

RAPPORT jusqu'au 31 décembre 1857, de tous les arrâges dus pour coupe de bois sur les terres de la couronne, arpentées ou non arpentées, ou sur d'autres terres confiées à l'administration de la couronne, qui ont pu provenir de coupe de bois sur aucune des terres adjacentes aux cours d'eau qui tombent dans la Baie de Quinté, etc.—(Suite.)

N O M .	Montant du en 1854.		Montant en 1855.		Montant en 1856.		Montant en 1857.		Total du montant dû le 31 décembre 1857.		C A U T I O N S .	AUTRES GARANTIES ET REMAR- QUES.
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		
<i>Report</i>	2586	13 10	1794	3 8	2687	15 4	3530	12 4	12461	19 6		
Upham et Booth.....							20	16 8	20	16 8		Pas de garantie—les parties sont solvables.
Cook et frères.....							6	5 8	6	5 8		do do do
Fox et Anglin.....							74	19 0	74	19 0		Compte soldé, le 20 juillet 1858.
Alexander McDonald.....							166	13 4	166	13 4	Phillip Canniff.	
D. Cameron et frères.....							19	3 4	19	3 4		Hypothèque sur les bois de construction.
Z. Harnden.....							12	5 8	12	5 8		do do do
Chafey et frères.....	197	8 7					129	14 8	327	3 3		do do do
Total	£ 2784	2 5	1794	3 8	2687	15 4	4899	6 0	12165	7 5		

RAPPORT, jusqu'au 31 décembre 1857, de tous les ARRÉRAGES DUS pour coupe de BOIS sur les terres de la couronne, arpentées ou non arpentées, ou sur d'autres terres confiées à l'administration de la couronne, qui ont pu provenir de coupe de bois sur aucune des terres adjacentes aux cours d'eau qui tombent dans la baie de Quinté, etc.—(Suite.)

RÉCAPITULATION.

	£	s.	d.
Droits encore dus en 1854	2784	2	5
do do en 1855	1794	3	8
do do en 1856	2687	15	4
do do en 1857	4899	6	0
Total... ..£	12165	7	5

L. V. SICOTTE,
Commissaire des Terres de la Couronne,

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
BOIS ET FORÊTS,
Toronto, juillet 1858.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, BAY STREET, TORONTO.

ÉTAT GÉNÉRAL

DES

BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES,

DANS LES DISTRICTS DE

QUEBEC, MONTREAL, TROIS-RIVIERES, ST. FRANCOIS et GASPE,

POUR L'ANNÉE 1857 ;

ET

ÉTAT SUPPLÉMENTAIRE

POUR LE

DISTRICT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE 1856.

TORONTO :

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, BAY STREET.

1858.

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES, DANS LE DISTRICT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE 1857.

COMTÉS.	PAROISSES AU NORD DU FLEUVE ST. LAURENT.	DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES.	BAPT		
			Garçons.	Filles.	
QUÉBEC	Notre-Dame de Québec	Catholiques	313	311	
	St. Roch de Québec	do	594	551	
	Eglise St. Patrice	do	248	235	
	Eglise métropolitaine	Eglise d'Angleterre	47	36	
	Chapelle St. Paul	do	7	3	
	Garnison de Québec	do	23	23	
	Chapelle St. Pierre	do	26	23	
	Eglise St. André	Eglise d'Ecosse	26	30	
	Eglise wesléyenne	Méthodistes	17	19	
	Eglise Chalmers	Presbytériens	21	17	
	Société de Congrégation	Protestants Chrétiens	3	2	
	Hôtel Dieu	Catholiques			
	Hôpital Général	do			
	Hôpital de Marine	do	13	16	
	Asile des Aliénés	do			
	Beauport	do	65	65	
	Charlesbourg	do	41	44	
	St. Ambroise	do	68	66	
	Ancienne Lorette	do	49	41	
	Ste. Foye	do	35	27	
	St. Colomb de Sillery	do	67	60	
	Stoneham et Lac Beauport	Eglise d'Angleterre	9	8	
	Valcartier et Stoneham	do	6	4	
				1688	
	PORTNEUF	St. Casimir	Catholiques	35	35
		St. Charles des Grondines	do	26	31
		St. Joseph de Deschambault	do	57	51
Cap Santé		do	47	41	
St. Bazile		do	47	49	
St. Raymond		do	51	44	
Ste. Catherine de Fossambault		do	23	20	
St. Jean Baptiste des Ecureuils		do	16	10	
Pointe aux Trembles		do	42	34	
St. Augustin		do	37	31	
St. Alban		do	17	29	
Portneuf		Eglise d'Angleterre	6	6	
Bourg Louis		do	9	6	
				413	
MONTMORENCY		St. Pierre, Isle d'Orléans	Catholiques	24	21
	St. Jean, do	do	21	20	
	Ste. Famille, do	do	16	16	
	St. Laurent, do	do	12	7	
	St. François, do	do	10	7	
	St. Féréole, do	do	15	16	

PULTURES, DANS LE DISTRICT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE 1857.

TÊMES	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Total des baptêmes	Total des sépultures.	Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmentation.
		Hommes.	Femmes.					
311	97	195	166	624	361	263		
551	163	331	309	1145	640	505		
235	105	149	120	483	269	214		
36	38	41	35	83	76	7		
3	2	8	7	10	15		5	
23	17	22	7	56	29	27		
23	13	16	7	49	23	26		
30	24	18	13	56	31	25		
19	16	10	9	36	19	17		
17	17	6	15	38	21	17		
2	1	1		5	1	4		
		6	10		16		16	
		3	7		10		10	
16		18	5	29	23	6		
		22	11		33		33	
65	24	45	52	130	97	33		
44	14	17	18	85	35	50		
66	26	32	39	134	71	63		
41	10	25	15	90	40	50		
27	11	20	18	62	38	24		
60	19	27	32	127	59	68		
8		1	3	17	4	13		
4	2	1	2	10	3	7		
1581	599	1014	900	3269	1914	1419	64	1355
35	10	11	10	70	21	49		
31	9	11	17	57	28	29		
51	12	16	19	108	35	73		
41	24	19	20	88	39	49		
49	11	7	17	96	24	72		
44	8	18	11	95	29	66		
20	4	13	5	43	18	25		
10	2	8	4	26	12	14		
34	18	25	14	76	39	37		
31	13	14	20	68	34	34		
29	8	1	8	46	9	37		
6		4	2	12	6	6		
6	4	5	5	15	10	5		
387	123	152	152	800	304	496		496
21	4	3	6	45	9	36		
32	17	7	11	53	18	35		
20	8	8	10	36	18	18		
16	2	6	7	28	13	15		
7	3	5	2	17	7	10		
16	2	8	11	31	19	12		

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES,

COMTÉS.	PAROISSES AU NORD DU FLEUVE ST. LAURENT.	DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES.	BAPT	
			Garçons.	Filles.
MONTMORENCY. (Suite.)	St. Joachim.....	Catholiques.....	30	
	St. Anne.....	do.....	18	
	L'Ange Gardien.....	do.....	24	
	Laval et le Lac Beauport.....	do.....	11	
	Chateau Richer.....	do.....	35	
			216	
CHARLEVOIX....	St. Louis (Isle aux Coudres).....	Catholiques.....	8	
	St. François, Petite Rivière.....	do.....	22	
	Baie St. Paul.....	do.....	81	
	St. Urbain.....	do.....	28	
	Eboulements.....	do.....	81	
	St. Irénée.....	do.....	18	
	St. Etienne de la Malbaie.....	do.....	58	
	St. Agnès.....	do.....	44	
	St. Fidèle.....	do.....	28	
				268
CHICOUTIMI ET TADOUSSAC....	Grand Brulé.....	Catholiques.....	18	
	Chicoutimi.....	do.....	92	
	Grande Baie.....	do.....	85	
			195	

PAROISSES AU SUD DU

L'ISLET.....	St. Roch des Aulnets.....	Catholiques.....	56	
	St. Jean, Port Joli.....	do.....	86	
	L'Islet et St. Cyril.....	do.....	103	
			245	
MONTMAGNY....	St. Antoine, Isle aux Grues.....	Catholiques.....	9	
	Cap St. Ignace.....	do.....	57	
	St. Thomas.....	do.....	80	
	St. Pierre, Rivière du Sud.....	do.....	30	
	St. François.....	do.....	36	
	Berthier.....	do.....	27	
	Grossé Isle.....	do.....	3	
	Grosse Isle.....	Eglise d'Angleterre.....	1	
				243

ET SÉPULTURES, DANS LE DISTRICT DE QUÉBEC, Etc.—(Suite.)

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Total des baptêmes.	Total des sépultures.	Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmentation.
		Hommes.	Femmes.					
23	6	15	12	53	27	26		
24	8	15	8	42	23	19		
17	2	8	9	41	17	24		
13	5	7	8	24	15	9		
23	10	17	14	58	31	27		
212	67	99	98	428	197	231		231
16	3	4	4	24	8	16		
19	3	10	4	42	14	27		
65	27	29	20	146	49	97		
15	8	8	2	41	10	33		
64	20	21	9	145	30	115		
32	6	4	8	50	12	38		
44	20	14	14	102	28	74		
42	11	11	17	86	28	58		
23	8	5	3	51	8	43		
320	106	106	81	688	187	501		501
38	9	3	4	56	7	49		
78	29	22	17	170	39	131		
79	27	20	18	164	38	126		
195	65	45	39	390	84	306		306

FLEUVE ST. LAURENT.

75	27	27	14	131	41	90		
81	27	28	39	167	67	100		
105	26	53	50	208	103	105		
261	80	108	103	506	211	295		295
10		2	1	19	3	16		
54	17	22	29	111	51	60		
87	22	31	35	167	66	101		
26	6	8	8	56	16	40		
28	18	13	12	64	25	39		
32	9	5	8	59	13	46		
1	1	3		4	3	1		
		16	11	1	27		26	
238	73	100	103	481	254	303	26	277

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES

COMTÉS.	PAROISSES AU SUD DU FLEUVE ST. LAURENT.	DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES.	BAP	
			Garçons.	
BELLECHASSE ..	St. Valier	Catholiques.....	26	
	St. Raphaël.....	do	54	
	St. Michel.....	do	35	
	Beaumont.....	do	20	
	St. Charles.....	do	30	
	St. Gervais.....	do	72	
	St. Lazare.....	do	46	
	Armagh et cantons adjacents	do	10	
			293	
DORCHESTER ...	St. Anselme de Lauzon.....	Catholiques.....	39	
	St. Isidore.....	do	44	
	Ste. Claire de Joliette.....	do	54	
	Ste. Marguerite de Beauce.....	do	30	
	St. Bernard.....	do	39	
	Ste. Hénédine de Joliette.....	do	23	
	Frampton.....	do	40	
	Ste. Malachie.....	do	4	
			273	
LÉVIS.....	St. Joseph de Lévi.....	Catholiques.....	76	
	Notre Dame de Lévi.....	do	140	
	St. Jean Chrysostôme.....	do	41	
	St. Henri de Lauzon.....	do	51	
	St. Romuald et Etchemin.....	do	46	
	St. Nicholas.....	do	55	
	St. Lambert de Lauzon.....	do	21	
	Mission de la Pointe Lévi.....	Eglise d'Angleterre.....	7	
			437	
BEAUCE.....	St. Elzéar de Beauce.....	Catholiques.....	57	
	Ste. Marie do.....	do	70	
	St. Joseph do.....	do	79	
	St. François do.....	do	51	
	St. Frédéric do.....	do	49	
	St. George, Aubert Gallion.....	do	31	
	Lambton, Aylmer et Price.....	do	57	
	St. Evariste de Forsyth.....	do	16	
	St. Victor de Tring et St. Ephraïm.....	do	56	
	Frampton.....	Eglise d'Angleterre.....	13	
				479

ET SÉPULTURES DANS LE DISTRICT DE QUÉBEC, Etc.—(Suite.)

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Total des baptêmes.	Total des sépultures.	Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmentation.
		Hommes.	Femmes.					
27	16	12	7	53	19	34		
44	7	20	19	98	39	59		
46	13	13	19	81	32	49		
23	7	12	9	43	21	22		
47	8	23	24	77	47	30		
50	15	24	18	122	42	80		
56	10	13	16	102	29	73		
9			1	19	1	18		
302	76	117	113	595	230	365		365
33	12	19	17	72	36	36		
71	7	11	20	115	31	84		
57	6	18	18	111	36	75		
29	2	7	11	59	18	41		
42	6	6	4	81	10	71		
27	8	11	10	50	21	29		
24	8	11	10	64	21	43		
3		2	1	7	3	4		
286	49	85	91	559	176	383		383
62	15	26	35	138	61	77		
125	45	63	62	265	125	140		
36	7	7	9	77	16	61		
60	20	20	21	111	41	70		
30	6	14	18	76	32	44		
58	14	23	14	113	37	76		
27	6	11	12	48	23	25		
7	5	5	4	14	9	5		
405	118	169	175	842	344	498		498
51	13	19	12	108	31	77		
74	12	20	18	144	38	106		
72	24	11	15	151	26	125		
60	21	15	14	111	29	82		
33	11	11	7	82	18	64		
37	4	5	7	68	12	56		
49	18	13	15	106	28	78		
17	2	1	1	33	2	31		
43	16	8	13	99	21	78		
12	2	1	4	25	5	20		
448	123	104	106	927	210	717		717

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES

COMTÉS.	PAROISSES AU SUD DU FLEUVE ST. LAURENT.	DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES.	BAP-
			Garçons.
MÉGANTIC	Ste. Julie de Somerset	Catholique	44
	St. Calixte de Somerset	do	51
	St. Ferdinand d'Halifax	do	88
	Ste. Sophie d'Halifax	do	46
	St. Jacques de Leeds et Broughton ..	do	37
	Leeds, et parties adjacentes	Presbytérienne	2
	Inverness	do	8
	Leeds, et parties adjacentes	Méthodiste	25
	Irlande et Haut-Inverness	Eglise d'Angleterre	20
	Leeds, et parties adjacentes	do do	11
			332
LOTBINIÈRE	Ste. Agathe	Catholiques	27
	St. Giles	do	24
	St. Appolinaire	do	32
	St. Flavien	do	25
	St. Sylvestre	do	57
	St. Antoine de Tilly	do	46
	Ste. Croix	do	52
	St. Louis de Lotbinière	do	62
	St. Jean des Chaillons	do	46
	St. Sylvestre	Eglise d'Angleterre	13
do	Presbytériens	9	
			393

ET SÉPULTURES, DANS LE DISTRICT DE QUÉBEC, Etc.—(Suite.)

ÈMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Total des baptêmes	Total des sépultures.	Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmentation.
		Hommes.	Femmes.					
45	6	8	7	89	15	74		
60	11	12	12	111	24	87		
70	20	23	28	158	51	107		
42	14	11	14	88	25	63		
37	9	5	4	74	9	65		
10	5			12		12		
8	3	1	1	16	2	14		
16	5	1	2	41	3	38		
21	4	5	3	41	8	33		
5		3	2	16	5	11		
314	77	69	73	646	142	504		504
23	3	5	5	50	10	40		
17	7	7	7	41	14	27		
50	5	6	10	82	16	66		
26	8	7	2	51	9	42		
49	11	14	12	106	26	80		
44	9	18	13	90	31	59		
46	10	17	13	98	30	68		
67	19	27	34	129	61	68		
44	13	19	11	90	30	60		
23	4		1	36	1	35		
7	1	2	1	16	3	13		
396	90	122	109	789	231	558		558

DISTRICT DE QUÉBEC.—(Suite.)

COMTÉS.	BAPTÊMES.		MARIAGES.
	GARÇONS.	FILLES.	
QUÉBEC	1688	1581	599
PORTNEUF	413	887	123
MONTMORENCY.....	216	212	67
CHARLEVOIX	368	320	106
CHICOUTIMI	195	195	65
LOTBINIÈRE	393	396	90
MÉGANTIC	332	314	77
DORCHESTER.....	273	286	49
BEAUCE	479	448	123
LEVIS	437	405	118
BELLECHASSE	293	302	76
MONTMAGNY	243	238	73
L'ISLET	245	261	80
	5575	5345	1646

BAPTÊMES.—Garçons

Filles

SÉPULTURES.—Hommes.....

Femmes.....

Augmentation

MARIAGES.....

BUREAU DU PROTONOTAIRE,
 Québec, 15 mars 1858.

—RÉCAPITULATION.

SÉPULTURES.		TOTAL DES BAPTÊMES.	TOTAL DES SÉPULTURES.	AUGMENTA- TION.	DIMINUTION.	TOTAL DE L'AUGMENTA- TION.
HOMMES.	FEMMES.					
1014	900	3269	1914	1419	64	1355
152	152	800	304	496	.....	496
99	98	428	197	231	.....	231
106	81	688	187	501	.....	501
45	39	390	84	306	.....	306
122	109	789	231	558	.....	588
69	73	646	142	504	.....	504
85	91	559	176	383	.....	353
104	106	927	210	717	.....	717
169	175	842	344	498	.....	498
117	113	595	230	365	.....	365
100	104	481	204	303	26	277
108	103	506	211	295	.....	295
2290	2144	10920	4434	6576	90	6486

.....	5575	10920
.....	5345	
.....	2290	4434
.....	2144	
.....		6486
.....		1646

BURROUGHS ET FISET,
 P. C. S.

ÉTAT GÉNÉRAL DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPUL

COMTÉS.	PAROISSES.	BAP		
		Garçons.	Fillles.	
MONTREAL.....	Montréal, église paroissiale, catholique.....	1524		
	do hôpital général, Sœurs Grises.....	6		
	do église du Christ, protestante épiscopale.....	29		
	do Montréal, garnison.....	9		
	do chapelle St. George.....	49		
	do chapelle de la Trinité, église épiscopale d'Angleterre.....			
	do église St. Luc, épiscopale protestante.....	20		
	do église St. Paul, presbytérienne, rue Ste. Hélène.....	17		
	do église d'Ecosse, rue St. Gabriel.....	17		
	do église St. André, presbytérienne.....	36		
	do église presbytérienne, faubourg St. Laurent.....	19		
	do église presbytérienne américaine, rue St. Jacques.....	6		
	do église libre ou église presbytérienne, rue Côté.....	23		
	do congrégation méthodiste wesléyenne.....	16		
	do do circuit de Montréal.....	31		
	do seconde église congrégationnelle.....			
	do église Baptiste, rue Ste. Hélène.....	4		
	do synagogue.....	4		
	do église unitaire.....	9		
	do église de Zion.....	10		
	do église évangélique d'Allemagne.....	10		
	do église méthodiste, nouvelle connexion.....	4		
	do église St. Etienne.....	17		
	do église de l'Ordre de la Comtesse d'Huntingdon.....	4		
	DIVISION OUEST.....	Lachine, église catholique.....	37	
		do église d'Angleterre.....	8	
do église d'Ecosse.....		10		
St. Joachim de la Pointe Claire.....		44		
Ste. Anne du Bout de l'Isle.....		22		
Ste. Geneviève.....		46		
DIVISION EST.....	St. Laurent.....	75		
	Sault au Récollet.....	55		
	St. Joseph de la Rivière des Prairies.....	33		
	Pointe aux Trembles, catholique.....	27		
	do do église congrégationnelle française.....	2		
Longue Pointe, St. François d'Assise.....	20			
		2243		
VAUDREUIL.....	St. Michel de Vaudreuil.....	70		
	Isle Perrot.....	10		
	Rigaud.....	77		
	Ste. Marthe.....	67		
	Congrégation épiscopale protestante, Vaudreuil.....	9		
	Eglise presbytérienne à Cavagnol.....			
	Congrégation wesléyenne à Cavagnol.....	6		
		239		

TURES, DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE 1857.

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la dimi- nution.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
1574	564	1077	984	1037				
3			1	8				
31	15	20	17	23				
10	7	10	1	8				
52	33	11	12	78				
								Pas de rap.
15	3	6	6	23				
13	10	6	10	14				
9	19	10	5	11				
29	33	11	14	40				
20	38	6	7	26				
17	4	8	4	11				
9	7	7	6	19				
20	10	10	9	17				
50	30	14	13	54				
								Pas de rap.
7	5	3	2	6				
5	1	3	4	2				
9	1	2	4	12				
14	13	9	4	11				
5	7	1	1	13				
5	8	2	2	5				
18	20	14	10	11				
5	7	1		8				
31	21	31	18	19				
6	2	2	3	9				
5	3	3	2	10				
44	12	20	15	62				
22	9	18	16	22				
46	10	20	22	53				
75	17	36	25	68				
55	18	32	22	57				
33	4	9	9	32				
27	8	13	10	24				
	1	1	1					
20	4	15	9	17				
		1431	1268	1810		1310		
68	33	32	24	82				
15	11	12	5	8				
91	26	25	35	108				
73	16	12	19	109				
10	4	2	2	15				
								Pas de rap.
7			2	11				
		83	87	333		333		
264	90							

ÉTAT GÉNÉRAL DES BAPTÊMES, MARIAGES, ET SÉPUL

COMTÉS.	PAROISSES.	BAP	
		Garçons.	Fillles.
SOULANGES	St. Ignace du Côteau du Lac.....	46	
	St. Joseph de Soulanges.....	48	
	St. Polycarpe.....	119	
	St. Clet.....	28	
	St. Zotique.....	37	
	Eglise d'Angleterre, Côteau du Lac.....	2	
		280	
LAC DES DEUX MONTAGNES...	Mission du Lac des Deux Montagnes.....	27	
	Patronage de St. Joseph do.....	38	
	St. Eustache.....	78	
	St. Augustin.....	41	
	St. Benoit.....	43	
	Ste. Scholastique.....	103	
	St. Colomban.....	23	
	Eglise Presbytérienne, St. Eustache.....		
		353	
ARGENTEUIL.....	St. André d'Argenteuil.....	46	
	Notre Dame de Piété de Grenville.....		
	St. Hermas.....	33	
	St. Placide.....	25	
	Lachute, église presbytérienne d'Ecosse.....	12	
	Eglise baptiste, St. André.....		
	Eglise d'Angleterre, Grenville et Chatham.....	8	
	Eglise presbytérienne d'Ecosse, Grenville et Chatham.....	49	
	Congrégation wesléyenne méthodiste, à Lachute et St. André.....	2	
	Eglise unie d'Angleterre et d'Irlande, Gore Nord.....	20	
	Eglise presbytérienne, St. André.....	3	
	Eglise baptiste, en arrière de Chatham.....	16	
	205		
TERREBONNE.....	St. Jérôme.....	108	
	St. Louis de Terrebonne.....	56	
	Ste. Anne des Plaines.....	32	
	Ste. Thérèse de Blainville.....	68	
	Ste. Adèle.....	33	
	St. Janvier.....	33	
	St. Sauveur.....	46	
	Ste. Sophie.....	18	
	Eglise presbytérienne à Ste. Thérèse de Blainville.....		
	Eglise Evangélique de Ste. Thérèse de Blainville.....	2	
		396	

TURES, DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, Etc.—(Suite.)

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la diminu- tion.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
56	25	15	24	63				
40	21	17	19	52				
118	23	46	57	134				
37	11	17	17	31				
42	25	24	26	29				
5		4	2	1				
298	105	123	145	310		310		
24	7	7	9	35				
26	10	18	14	32				
73	16	43	23	85				
42	20	26	30	27				
45	15	22	28	38				
75	28	38	34	106				
18	6	6	4	31				Pas de rap.
303	102	160	142	354		354		
39	18	13	6	66				Pas de rap.
34	16	12	7	48				
25	10	17	13	20				
7	16	5	4	10				
9	3	1	1	7				
5	1	1	3	9				
49	44	6	5	78				
	1	1		1				
16	6	3	3	30				
1	1	3	1					
8	3			24				
193	119	62	43	293		293		
117	31	36	32	157				
40	22	24	32	40				
38	18	11	14	45				
67	18	46	41	48				
46	6	10	5	64				
33	9	12	15	39				
54	11	19	12	69				
19	6	12	6	19				
								Pas de rap.
1				3				
415	121	170	157	484		484		

ÉTAT GÉNÉRAL DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPUL

CONTÉS.	PAROISSES.	BAPT	
		Garçons.	Filles.
LAVAL	St. Vincent de Paul	52	
	St. Martin	89	
	St. François de Sales de l'Isle Jésus	19	
	St. Raphaël de l'Isle Bizard	24	
	Ste. Rose	67	
	Eglise St. Etienne, St. Martin	5	
		256	
MONTCALM	St. Jacques	59	
	St. Ligouri	43	
	Ste. Julienne	27	
	St. Alexis	31	
	St. Esprit	42	
	St. Calixte	31	
	St. Patrice de Rawdon	38	
	Eglise Presbytérienne, New Glasgow		
	Eglise d'Angleterre, Kilkenny et places adjacentes		
	Congrégation wesleyenne méthodiste, circuit de Rawdon	15	
	286		
JOLIETTE	St. Charles Borromée de l'Industrie	101	
	Ste. Elizabeth	69	
	St. Félix de Valois	66	
	Ste. Mélanie	55	
	St. Ambroise de Kildare	50	
	Conversion de St. Paul	41	
	St. Thomas	37	
	St. Jean de Matha	28	
	St. Alphonse de Rodrigues	39	
		486	
L'ASSOMPTION ..	Repentigny	20	
	L'Assomption	76	
	St. Henri de Mascouche	56	
	St. Roch	49	
	St. Charles de Lachenaie	22	
	St. Lin	62	
	St. Sulpice	14	
	St. Paul l'Ermite	14	
	L'Epiphanie	33	
	Eglise d'Angleterre, Mascouche	4	
		350	

TURES, DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, Etc.—(Suite.)

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la diminu- tion.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
56	8	28	33	47				
66	20	58	62	36				
16	5	16	6	13				
21	5	10	10	25				
52	19	44	46	29				
3		1		7				
214	57	157	156	157		157		
78	25	46	27	64				
37	12	20	14	46				
25	5	7	8	37				
28	9	14	15	30				
29	4	22	20	29				
21	5	7	9	36				
39	18	22	19	36				
								Pas de rap.
								Pas de rap.
13		1	3	24				
270	78	139	115	302		302		
81	19	55	39	88				
74	25	30	37	76				
60	9	29	30	67				
46	10	24	15	62				
44	13	31	20	43				
47	16	29	36	23				
48	13	18	16	51				
32	13	20	16	24				
25	10	9	13	42				
457	128	245	222	476		476		
14	7	10	12	12				
61	15	47	28	62				
46	10	46	47	9				
58	20	36	23	48				
18	4	25	19		4			
71	24	25	27	81				
23	6	15	16	6				
11	4	8	4	13				
23	1	15	6	35				
2	2	1	3	2				
327	93	228	185	268	4	264		

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES

COMTÉS.	PAROISSES.	BAPT
		Garçons.
BERTHIER.....	St. Geneviève de Berthier	82
	St. Gabriel du Lac de Maskinongé	71
	St. Cuthbert.....	67
	St. Barthélemi.....	47
	Lanoraie	34
	Lavaltrie	27
	Isle du Pads	22
	St. Norbert	30
	Eglise d'Angleterre à Berthier	
		380
RICHELIEU	St. Pierre de Sorel	186
	St. Aimé.....	67
	Ste. Victoire.....	41
	St. Robert.....	27
	St. Marcel	40
	St. Ours	77
	Eglise du Christ, Sorel.....	12
		450
ST. HYACINTHE.	St. Hyacinthe	131
	La Présentation.....	39
	St. Barnabé	28
	St. Damase.....	68
	St. Denis	61
	St. Charles.....	30
	St. Jude	48
	Notre-Dame de St. Hyacinthe.....	59
	Eglise d'Angleterre, St. Hyacinthe.....	2
		466
BAGOT	St. Dominique	49
	St. Pie.....	93
	St. Hugues.....	65
	St. Simon.....	48
	Ste. Hélène	23
	Ste. Rosalie	44
	St. Ephrem d'Upton.....	25
	Eglise Congrégationaliste de St. Pie	1
		348

ET SÉPULTURES DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, Etc.—(Suite.)

TÈMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la dimi- nution.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
69	27	54	60	37				
58	23	27	26	76				
72	20	29	32	78				
46	11	28	36	29				
36	11	30	28	12				
21	11	18	17	13				
20	14	5	9	28				
29	3	18	6	35				
								Pas de rap.
351	120	209	214	308		308		
170	64	72	70	214				
58	15	25	20	80				
33	7	15	9	50				
35	5	16	5	41				
36	6	10	8	58				
57	21	27	20	87				
4	4	6	6	4				
393	122	171	138	534		534		
125	32	44	47	165				
41	11	22	32	25				
29	8	15	5	37				
65	16	24	17	92				
50	23	29	23	59				
29	12	23	24	12				
42	7	13	13	64				
42	20	32	32	38				
3	1	1	1	3				
426	130	203	194	495		495		
57	15	17	16	73				
83	30	46	34	96				
61	16	29	23	74				
51	17	14	10	75				
22	6	7	8	30				
37	24	16	20	45				
23	9	7	6	35				
3		1	2	1				
337	117	137	119	429		429		

ÉTAT GÉNÉRAL DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPUL

COMTÉS.	PAROISSES.	BAP	
		Garçons.	Fillles.
ROUVILLE.....	St. Césaire.....	124	
	Ste. Marie de Monnoir.....	94	
	St. Jean Baptiste.....	46	
	St. Mathias.....	34	
	St. Hilaire.....	36	
	Eglise d'Angleterre à Abbotsford et Rougemont.....	4	
	Eglise Evangélique Baptiste, St. Marie de Monnoir.....	4	
	Congrégation protestante dans Christieville.....		
	St. Paul d'Abbotsford.....	39	
	L'Ange Gardien.....	51	
		432	
IBERVILLE	St. Athanase.....	77	
	St. George.....	117	
	St. Grégoire.....	50	
	St. Alexandre.....	50	
	Ste. Brigitte.....	38	
	Eglise d'Angleterre à Henryville.....		
	do do à Sabrevois.....		
	do do aux Seigneuries de Noyan et Foucault.....	8	
Eglise méthodiste wesléyenne, à Clarenceville.....	24		
	364		
VERCHÈRES	Verchères.....	72	
	Varenes.....	67	
	Contrecœur.....	37	
	St. Antoine.....	43	
	Ste. Julie.....	44	
	Belœil.....	59	
	St. Marc.....	22	
		344	
CHAMBLY	St. Joseph de Chambly.....	54	
	St. Antoine de Longueuil.....	129	
	Ste. Famille de Boucherville.....	59	
	St. Bruno.....	41	
	Eglise d'Angleterre à Chambly.....	8	
	Eglise méthodiste wesléyenne, circuit de Chambly.....		
	291		

TURES, DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, Etc.—(Suite.)

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la diminu- tion.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
106	30	44	30	156				
77	25	43	22	106				
35	23	22	15	44				
22	11	17	7	32				
39	12	18	21	36				
2	3	8	4		6			
4	3	2		6				
								Pas de rap.
40	12	11	10	58				
39	13	13	8	69				
364	132	178	117	507	6	501		
80	23	36	26	95				
94	39	66	36	109				
58	15	13	12	83				
62	18	15	16	81				
34	10	12	8	52				
								Pas de rap. do
11	2	9	13		3			
15	4	4	8	27				
354	111	155	119	447	3	444		
73	30	37	39	69				
61	21	45	26	57				
38	14	24	17	34				
33	16	20	10	46				
36	14	15	10	55				
52	12	13	12	86				
19	8	20	10	11				
312	115	174	124	358		358		
48	16	27	20	55				
130	42	77	93	89				
52	14	28	27	56				
40	12	19	8	54				
4	3	3		9				
								Pas de rap.
274	87	154	148	263		263		

ÉTAT GÉNÉRAL DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPUL

COMTÉS.	PAROISSES.	BAP	
		Garçons.	Filles.
ST. JEAN	St. Jean, Dorchester	73	
	St. Valentin	67	
	St. Bernard de Lacolle	60	
	Ste. Marguerite de Blairfindie	46	
	St. Luc	14	
	Eglise d'Angleterre, Lacolle		3
	Eglise Baptiste, St. Valentin		11
	Eglise Episcopale, St. Jean		6
	Congregation wesléyenne à St. Jean et circuit de St. Jean		6
	do do à Odeltown		6
			286
NAPIERVILLE ...	St. Cyprien	103	
	St. Rémi	74	
	St. Michel Archange	61	
	St. Edouard	44	
	St. Patrice de Sherrington	28	
	Eglise d'Angleterre à Sherrington		5
	Congrégation épiscopale protestante à St. Rémi		5
		315	
LAPRAIRIE	Nativité de la Magdeleine de Laprairie	66	
	St. Jacques le Mineur	40	
	St. Constant	37	
	St. Philippe	27	
	Sault St. Louis	44	
	St. Isidore	37	
	Eglise d'Angleterre à Laprairie	8	
		259	
HUNTINGDON ...	St. Anicet	47	
	St. Jean François Regis	31	
	Mission d'Hemmingford	23	
	Eglise d'Ecosse, Huntingdon et Hinchinbrooke	34	
	Eglise d'Angleterre, Hemmingford et places adjacentes	6	
	Eglise presbytérienne associée, Huntingdon et places adjacentes ..	1	
	Eglise d'Angleterre, circuit d'Huntingdon	16	
	Congrégation méthodiste wesléyenne, circuit d'Hemmingford	4	
	Méthodiste wesléyenne à Huntingdon	16	
	Eglise congrégationnelle dans Franklin	1	
			179

TURES, DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, Etc.—(Suite.)

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la diminu- tion.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
102	24	33	37	105				
55	18	28	15	79				
52	14	24	10	78				
34	12	36	24	20				
22	2	5	7	24				
4		1	3	3				Pas de rap.
16	9	11	12	4				
3	7	2	3	4				
7	6	4	3	6				
295	92	144	114	323		323		
77	34	30	35	115				
63	28	23	29	85				
56	26	30	21	66				
39	22	22	16	45				
36	7	18	9	37				Pas de rap.
7	1	1	4	7				
278	118	124	114	355		355		
62	25	41	22	65				
49	15	18	20	51				
43	15	28	19	33				
33	17	10	14	36				
33	20	53	47		23			
39	13	6	11	59				
10		1	5	12				
269	105	157	138	256	23	233		
42	11	9	17	63				
30	15	13	18	30				
20	1	4	4	35				
21	8	4	8	43				
3	1	2	3	4				
7		2	1	5				
25	11	4	2	35				
5	1		1	8				
16	4	5	6	21				
2	2	1		2				
171	54	44	60	246		246		

ÉTAT GÉNÉRAL DES BAPTÎMES, MARIAGES ET SÉPUL

COMTÉS.	PAROISSES.	BAP	
		Garçons.	
BEAUHARNOIS ..	St. Clément	91	
	St. Louis de Gonzague	133	
	St. Timothée	102	
	Eglise presbytérienne d'Ecosse à Beauharnois		
	do do do à St. Louis	6	
	do do do à Georgetown	12	
	do do do à Beechridge	9	
	Congrégation presbytérienne à St. Louis	8	
	Congrégation méthodiste wesleyenne à Beauharnois	4	
		365	
CHATEAUGUAY ..	St. Joachim de Chateauguay	30	
	St. Jean Chrysostôme	93	
	Ste. Martine	64	
	Ste. Philomène	32	
	St. Urbain	36	
	St. Malachie d'Ormstown et St. Patrice d'Hinchinbrooke	60	
	Eglise d'Ecosse, Ormstown	11	
	Eglise d'Angleterre, Ormstown	10	
	Congrégation wesleyenne, circuit de Russeltown	3	
	Eglise de la Nouvelle Connexion, Chateauguay		
	Congrégation épiscopaliennne, Manningville	3	
	Eglise presbytérienne d'Ecosse, Russeltown	10	
		352	
MISSISQUOI	Notre Dame des Anges de Stanbridge	59	
	St. Etienne de Bolton	11	
	St. Romuald de Farnham	46	
	Eglise d'Angleterre à Bedford	11	
	do do à Farnham	3	
	do do à St. Armand, Est	6	
	do do à Stanbridge		
	do do à Dunham	9	
	do do à Sutton	3	
	do do à St. Armand, Ouest	2	
	do do à Cowansville		
	Eglise méthodiste de la Nouvelle Connexion, Dunham	4	
	Eglise du Second Avènement, Sutton	4	
	Eglise Baptiste, St. Armand, Est		
	Congrégation méthodiste wesleyenne, Bolton	3	
	Eglise méthodiste wesleyenne, circuit de Dunham	12	
	Eglise congrégationnelle, Missisquoi	3	
	Eglise méthodiste wesleyenne, circuit de Farnham	2	
	do do do do St. Armand	1	
		179	

TURES, DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, Etc.—(Suite.)

TÊMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la diminu- tion.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
115	30	38	47	121				
127	19	56	46	158				
117	34	48	42	129				
8	3	2	3	9				Pas de rap.
17	4	4	3	22				
5	1	4	2	8				
9			1	16				
3				7				
401	91	152	144	470		470		
32	9	13	18	31				
78	26	34	28	109				
74	20	33	23	82				
49	8	15	20	46				
44	14	15	22	43				
76	12	24	10	102				
9	10	3	1	16				
13	1	5	2	16				
5	2	4	4					Pas de rap.
6	1	1	1	7				
4	1	3	4	7				
390	104	150	133	459		459		
54	15	21	12	80				
19	4	6	3	21				
36	10	14	4	64				
9	3	5	5	10				
4	1	1	1	5				
5	1	12	1		2			Pas de rap.
13	7	2	5	15				
7	2	4	2	4				
1	1	3	3		3			
1	1		1					
5	6	1	5	3				
1	10	2		3				
	7	1	1		2			
3	2	2	2	2				
12	12	3	6	15				
5	8	2	2	4				
1				3				
7	4	3	3	2				
183	94	82	56	231	7	224		

ÉTAT GÉNÉRAL DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPUL

COMTÉS.	PAROISSES.	BAP	
		Garçons.	Fillles.
STANSTEAD.....	Mission du Sacré Cœur de Jésus de Stanstead.....	35	35
SHEFFORD	Mission de Notre-Dame de Bonsecours à Stukely.....	36	
	do St. Jean Baptiste de Roxton.....	44	
	do Ste. Cécile de Milton.....	45	
	do St. Valerien de Milton.....	15	
	do du Sacré Cœur de Marie de Granby.....	54	
	do de St. Joseph d'Ely.....	23	
	Eglise d'Angleterre, Waterloo et places adjacentes.....	15	
	do do Granby.....	18	
	do do Milton et Roxton.....	3	
	Eglise méthodiste wesléyenne, circuit de Shefford.....	6	
	Eglise d'Angleterre et d'Irlande, Stukely et Frostvillage.....	3	
	Ste. Anné de Stukely.....	20	
	Congrégation de Granby.....	3	
	Congrégation méthodiste wesléyenne, circuit de Granby.....	5	
			290

BUREAU DU PROTONOTAIRE,
Montréal, 16 avril 1858.

DISTRICT DE MONTRÉAL.—(Suite)—RÉCAPITULATION

COMTÉS.	BAPTÊMES.		MARIAGES.
	Sexe masculin.	Sexe féminin.	
MONTRÉAL.....	2243	2266	944
VAUDREUIL.....	239	264	90
SOULANGES.....	280	298	105
LAC DES DEUX MONTAGNES.....	353	303	102
ARGENTEUIL.....	205	193	119
TERREBONNE.....	396	415	121
LAVAL.....	256	214	57
MONTCALM.....	286	270	78
JOLIETTE.....	486	457	128

TURES, DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, Etc.—(Suite.)

TÈMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la dimi- nution.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
43	5	22	12	14		44		
43	5	22	12	14		44		
31	7	7	2	58				
39	11	10	10	63				
44	9	16	20	53				
8	2	2		21				
51	18	14	10	81				
15	10	5	3	30				
19	9	2	3	29				
21	6	2	2	35				
6	1	5	4					
12	7	3	6	9				
7	2	4	3	3				
14	5	3		31				
2	2	4		1				
2	2	1	4	2				
271	97	78	67	426		416		

MONK, COFFIN et PAPINEAU,
Protonotaire, C.S.

DE L'ÉTAT GÉNÉRAL, POUR L'ANNÉE 1857.

SÉPULTURES.		AUGMENTA- TION.	DIMINUTION.	TOTAL DE L'AUGMENTA- TION.	TOTAL DE LA DIMI- NUTION.	REMARQUES
HOMMES.	FEMMES.					
1431	1268	1810		1810		
83	87	333		333		
123	145	310		310		
160	142	354		354		
62	43	293		293		
170	157	484		484		
157	156	157		157		
139	115	302		302		
245	222	476		476		

DISTRICT DE MONTRÉAL.—(Suite.)—RÉCAPITULATION

COMTÉS.	BAPTÊMES.		MARIAGES.
	Sexe masculin.	Sexe féminin.	
L'ASSOMPTION	350	327	93
BERTHIER	380	351	120
RICHELIEU	450	393	122
ST. HYACINTHE	466	426	130
BAGOT	348	337	117
ROUVILLE	432	364	132
IBERVILLE	364	354	111
VERCHÈRES	344	312	115
CHAMBLY	291	274	87
ST. JEAN	286	295	92
NAPIERREVILLE	315	278	118
LAPRAIRIE	259	269	105
HUNTINGDON	179	171	54
BEAUHARNOIS	365	401	91
CHATEAUGUAY	352	390	104
MISSISQUOI	179	183	94
STANSTEAD	35	43	5
SHEFFORD	290	271	97
	10429	10119	3531

DISTRICT DE MONTRÉAL.—(Suite.)—

COMTÉS.	No. des paroisses dans chaque comté.	Naissances.	Mariages.	Sépultures.
MONTRÉAL		4509	944	2699
VAUDREUIL		503	90	170
SOULANGES		578	105	268
LAC DES DEUX MONTAGNES		656	102	302
ARGENTEUIL		398	119	105
TERREBONNE		811	121	327
LAVAL		470	57	313
MONTCALM		556	78	254
JOLIETTE		943	128	467
L'ASSOMPTION		677	93	413
BERTHIER		731	120	423
RICHELIEU		843	122	309
ST. HYACINTHE		892	130	397
BAGOT		685	117	256
<i>Porté en l'autre part</i>		13252	2326	6703

BUREAU DU PROTONOTAIRE,
Montréal, 16 Avril 1858.

DE L'ÉTAT GÉNÉRAL, POUR L'ANNÉE 1857.—(Suite.)

SÉPULTURES.		AUGMENTA-TION.	DIMINUTION.	TOTAL DE L'AUGMENTA-TION.	TOTAL DE LA DIMINUTION.	REMARQUES
HOMMES.	FEMMES.					
228	185	268	4	264		
209	214	308		308		
171	138	534		534		
203	194	495		495		
137	119	429		429		
178	117	507	6	501		
155	119	447	3	444		
174	124	358		358		
154	148	263		263		
144	114	323		323		
124	114	355		355		
157	138	256	23	233		
44	60	246		246		
152	144	470		470		
150	133	459		459		
82	56	231	7	224		
22	12	44		44		
78	67	416		416		
5132	4531	10928	43	10885		

RÉCAPITULATION GÉNÉRAL.

COMTÉS.	No. des paroisses dans chaque comté.	Naissances.	Mariages.	Sépultures.
<i>Rapporté</i>		13252	2326	6703
ROUVILLE		796	132	295
IBERVILLE		718	111	274
VERCHÈRES		656	115	298
CHAMBLY		565	87	302
ST. JEAN		581	92	258
NAPIERREVILLE		593	118	238
LAPRAIRIE		528	105	295
HUNTINGDON		350	54	104
BEAUHARNOIS		766	91	296
CHATEAUGUAY		742	104	283
MISSISQUOI		362	94	138
STANSTEAD		87	5	34
SHEFFORD		561	97	145
		20548	3531	9663

MONK, COFFIN ET PAPINEAU,
Protonotaire, C. S.

ÉTAT SUPPLÉMENTAIRE DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES
 extrait des Registres déposés dans le Bureau du Proto

COMTÉS.	PAROISSES.	Année.	BAP	
			Garçons.	
VAUDREUIL	St. Michel de Vaudreuil	1856..	67	
ARGENTEUIL	Eglise unie de Grenville et Chatham	1856..	5	
MONTCALM	Eglise d'Angleterre et d'Irlande	1856..	33	
BERTHIER	Eglise d'Angleterre, Berthier	1856..	4	
ROUVILLE	Eglise épiscopale de Christeville	1856..		
HUNTINGDON ...	Eglise d'Angleterre, Huntingdon	1856..	27	
	Congrégation méthodiste wesleyenne	do ...	7	
			34	
BEAUHARNOIS ...	Congrégation presbytérienne, St. Louis de Gonzague	1856..	7	

BUREAU DU PROTONOTAIRE,
 Montréal, 16 avril 1858.

TURES DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE 1856,
 notaire, depuis le dernier Rapport, dans l'année 1856.

TÈMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation.	Diminution.	Total de l'augmen- tation.	Total de la diminu- tion.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.					
82	18	35	18	96	.....	96	.....
5	1	2	.....	8	.....	8	.....
23	8	7	5	44	.....	44	.....
4	3	3	.....	5	.....	5	.....
2	2	1	5	4	.....	4	.....
13	2	8	5	27	.....	.....	.....
8	2	2	2	11	.....	.....	.....
21	4	10	7	38	.....	38	.....
5	1	1	2	9	.....	9	.....

MONK, COFFIN ET PAPINEAU,

Protonotaires, C.S.

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES
POUR L'AN

COMTÉS.	PAROISSES, SEIGNEURIES, TOWNSHIPS ou CITÉS.	BAP	
		Garçons.	Fillles.
ST. MAURICE....	Trois-Rivières, catholique.....	145	
	do église anglicanne.....	1	
	do congrégation wesleyenne.....	4	
	do do presbytérienne.....	3	
	Pointe du Lac.....	40	
	Yamachiche.....	62	
	Mission de St. Etienne, etc.....	50	
	St. Sévère.....	8	
	St. Barnabé.....	36	
MASKINONGÉ ...	Maskinongé.....	84	
	Rivière du Loup.....	54	
	St. Léon.....	29	
	St. Paulin.....	33	
	Ste. Ursule.....	40	
	St. Didace.....	20	
CHAMPLAIN	Ste. Anne, près de Batiscan.....	37	
	St. François Xavier de Batiscan.....	17	
	Ste. Geneviève de Batiscan.....	36	
	Champlain.....	40	
	Cap de la Magdeleine.....	24	
	St. Maurice.....	85	
	St. Stanislas.....	70	
	St. Prosper.....	24	
	St. Narcisse.....	21	
NICOLET	St. Pierre Les Becquets.....	68	
	Gentilly.....	71	
	Ste. Gertrude.....	34	
	Bécancour.....	55	
	St. Grégoire.....	47	
	Nicolet, catholique.....	50	
	do protestant.....	1	
	Ste. Monique.....	64	
	Blandford.....	10	
	St. Fierre Célestin.....	23	

ET SÉPULTURES, DANS LE DISTRICT DES TROIS-RIVIÈRES,
NÉE 1857.

TÈMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation de la population constatée par la différence entre les baptêmes et les sépultures.	Augmentation par comté.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.			
156	50	85	71	145	378	Les sépultures excèdent d'un les naissances.
8	1	7	3			
2	1	1	5	236	
3	1	.....	.....	6
21	18	16	16	29		
59	21	24	23	74		
50	21	26	18	56		
9	11	4	9	4		
43	19	5	14	60		
68	26	57	47	48		
55	19	31	30	48		
36	12	17	19	29		
44	8	19	8	50		
41	7	24	25	32		
21	6	4	8	29		
53	16	28	19	43		
18	2	4	4	27		
54	21	16	13	61		
31	12	12	8	51		
14	7	10	6	22		
70	9	21	24	110		
52	13	19	13	90		
19	5	5	3	35		
18	9	7	4	28		
62	13	27	24	79		
58	20	22	12	95		
34	6	15	13	40		
64	21	24	24	71		
60	17	30	20	57		
45	15	27	20	48		
.....	1	1	B.	467	Les sépultures excèdent d'un les naissances.
70	19	26	16	92		
6	2	3	2	11		
29	5	8	5	39		
					531	

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉ

COMTÉS.	PAROISSES, SEIGNEURIES, TOWNSHIPS OU CITÉS.	BAP	
		Gargons.	
YAMASKA	St. David	94	
	St. Michel d'Yamaska	59	
	St. François du Lac, St. Pierre, catholique	46	
	do do do presbytérienne	2	
	La Baie	53	
	St. Zéphirin	34	
DRUMMOND	St. Thomas de Pierreville	44	
	St. Guillaume	65	
	Drummondville, catholique	10	
	do protestante	14	
	St. Germain de Grantham	22	
ARTHABASKA ...	Stanford	36	
	St. Norbert d'Arthabaska	70	
	St. Christophe do	105	
		2040	

BUREAU DU PROTONOTAIRE,
Trois-Rivières, 12 mars 1858.

PULTURES, DANS LE DISTRICT DES TROIS-RIVIÈRES, ETC.—(Suite.)

TÈMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation de la population constatée par la différence entre les baptêmes et les sépultures.	Augmentation par comté.	REMARQUES.
		Hommes.	Femmes.			
91	28	40	25	120	402	
43	25	31	24	47		
45	15	14	13	64		
		1		1		
59	28	20	27	65		
34	8	12	6	50		
41	21	15	15	55		
71	11	47	26	63		
15	1	10	3	12		
9	3		3	20		
26	6	10	6	32	127	
52	13	12	5	71		
58	9	13	15	100		
105	23	30	27	153	324	
2022	618	879	718	2465		2465

Certifié.

EDWARD BARNARD,
P. C. S.

ÉTAT GÉNÉRAL ET RAPPORT DES BAPTÊMES, MARIAGES CANADA,

Année.	COMTÉS.	TOWNSHIPS.	Membres du clergé qui tiennent des registres.	Dénominations.	BAPT
					Garçons.
1857..		Stanstead.....	L. P. Adams....	Congrégationaliste....	.....
			R. V. Hall.....	do	.....
		M. McDonald....	Methodiste.....	6	
		A. Moulton....	Baptiste.....	.....
		Missionnaire voyageur.....	J. Hay.....	Congrégationaliste....	3
			W. L. Thompson.	Eglise d'Angleterre....	8
		Barnston.....	T. P. Moulton..	Baptiste.....	.....
			H. J. Campbell.	do.....	4
		Hartley.....	C. Hurd.....	do.....	1
			E. Mitchell....	do.....	.....
	H. G. Burrage..		Eglise d'Angleterre...	4	
	COMPTON.....	Eaton.....	E. Sherill.....	Congrégationaliste....	1
			A. Gilles.....	Baptiste.....	.....
			J. Dalziel.....	Eglise d'Angleterre...	6
		Compton.....	R. Wilson.....	Methodiste.....	11
			J. Daly.....	Catholique romaine....	40
			A. A. Allen....	Eglise d'Angleterre...	6
			J. Kemp.....	do do.....	6
	ARTHABASKA.....	Tingwick.....	L. Trahan.....	Catholique romaine....	15
	WOLFE.....	Wotton.....	G. Duhart.....	do do.....	81
			A. S. Bouchard.	do do.....	5
			T. Chapman....	Eglise d'Angleterre...	2
	RICHMOND.....	Cleveland.....	L. Trahan.....	Catholique romain....	49
			A. J. Parker....	Congrégationaliste....	19
		Danville.....	M. Constable..	Methodiste.....	26
			T. Bayne.....	Congrégationaliste....	.....
		Melbourne.....	D. Faloon.....	Eglise d'Angleterre...	21
J. Porter.....			Adventiste.....	.....
Shipton.....			J. Porter.....	Adventiste.....	.....
DRUMMOND.....	Durham.....	D. Dunkerley..	Congrégationaliste....	8	
		J. O. Prince....	Catholique romain....	43	
	Kingsey.....	A. Balfour....	Eglise d'Angleterre...	14	
VILLE DE SHERBROOKE.....	Ascot.....	W. D. Brown..	Methodiste.....	13	
		J. Robertson..	Congrégationaliste....	4	
	Orford.....	C. P. Mallory..	Universaliste.....	.....
		C. P. Reid.....	Eglise d'Angleterre...	12	
	Lennoxville....	D. Dufresne....	Catholique romaine....	68	
		T. Pennyfather.	Eglise d'Angleterre...	1	
					477

SHERBROOKE, DISTRICT DE ST. FRANÇOIS,
21 Mars 1858.

ET SÉPULTURES DANS LE DISTRICT DE ST. FRANÇOIS, BAS-POUR 1857.

ÂMES.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		Augmentation de la population constatée par la différence entre les baptêmes et les sépultures.	Diminution de la population tel que constatée par la différence entre les bapt. et les sépultures.	L'augmentation excède la diminution de
		Hommes.	Femmes.			
.....	3	.....	1	.....	1	.....
.....	12	1	.....	.....	1	.....
4	2	6	8	.....	4	.....
.....	6	.....	.....	.....	.....	.....
3	3	3	4	.....	.....	.....
1	.....	2	4	3	1	.....
.....	9	1	4	.....	5	.....
2	3	1	2	3	.....	.....
.....	2	.....	1	.....	.....	.....
.....	.....	7	4	.....	11	.....
6	3	1	5	4	.....	.....
3	6	2	1	1	.....	.....
.....	4	5	3	.....	8	.....
4	2	2	1	7	.....	.....
7	4	6	1	11	.....	.....
35	12	6	6	63	.....	.....
3	4	4	4	1	.....	.....
3	3	3	5	1	.....	.....
28	7	8	4	31	.....	.....
85	17	25	27	114	.....	.....
6	2	2	2	7	.....	.....
9	5	1	2	8	.....	.....
38	12	9	9	69	.....	.....
14	14	11	8	14	.....	.....
22	19	1	2	45	.....	.....
1	3	.....	.....	1	.....	.....
9	9	7	4	19	.....	.....
.....	2	.....	1	.....	1	.....
5	4	4	2	7	.....	.....
45	7	16	12	60	.....	.....
13	4	1	.....	26	.....	.....
10	6	2	2	19	.....	.....
1	10	.....	.....	5	.....	.....
.....	8	3	3	.....	6	.....
13	7	7	3	15	.....	.....
68	15	18	20	98	.....	.....
7	1	3	2	3	.....	.....
445	230	168	157	635	38	597

SHORT et MORRIS,
P. C. S.

ÉTAT DES BAPTÊMES, MARIAGES, ET SÉPULTURES, faits dans le
Registres déposés à ce bureau, conformément

NOMS DES MISSIONS.	Registre—Date de la file.		BAPT	
			Garçons.	
SUR LE CONTINENT—1857.				
Mission Catholique Romaine de Percé et ses dépendances.	1 mars	1858..	41	
do do do de Grande River, et do ...	20 janvier	do ..	40	
do do do de Douglstown, et do ...	25 février	do ..	42	
do do do de Fox Township, et do ...	14 janvier	do ..	32	
do do do de Ste Anne des Monts, do..	28 février	do ..	30	
Mission Episcopale Protestante de Percé, et do ..	1 février	do ..	7	
do do do du Bassin de Gaspé, et do..	18 janvier	do ..	13	
do do do de Sandy Beach, et do ..	18 janvier	do ..	11	
Totaux sur le continent.....			216	
ISLES DE LA MAGDELEINE—1856.				
Mission Catholique Romaine de Ste. Magdeleine du Havre aux Maisons.....	9 juin	1857..	18	
Mission Catholique Romaine de Notre Dame de la Visita- tion, et Etang du Nord	9 juin	do ..	19	
Mission Episcopale Protestante des Iles de la Magdeleine..	17 août	do ..	5	
Grands totaux.....			258	

Les registres des Isles de la Magdeleine ne nous seront transmis qu'après l'état est pris des registres de l'année précédente, et jugeant d'après ceux des

BUREAU DU PROTONOTAIRE, PERCÉ,
4 mars 1858.

COMTE de GASPÉ, durant l'année mil huit cent cinquante-sept, pris des
au Statut 6, George IV, chap. 8, sec. 1ère.

ÈMES. Filles.	MARIAGES.	SÉPULTURES.		AUGMENTATION.	
		HOMMES.	FEMMES	HOMMES.	FEMMES.
39	14	13	16	28	23
46	22	18	20	22	26
19	22	15	16	27	3
34	15	11	11	21	23
30	9	7	6	23	24
6	3	5	3	2	3
16	9	5	9	8	7
8	3	4	2	7	6
198	97	78	83	138	115
17	10	4	5	14	12
23	7	11	11	8	12
2	1	1	.....	4	2
240	115	94	99	164	141

l'ouverture de la navigation, l'année prochaine—Ainsi, pour remplir la lacune, années précédentes, la différence n'est que nominale.

WILKIE ET WINTER,
Protonotaire, Cour Supérieure, Gaspé.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, BAY STREET, TORONTO.

RÉPONSE

[EN PARTIE]

A une Adresse de l'Assemblée Législative, datée le 3 juin 1857, pour un état de tous pardons pour offenses criminelles.

Par ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, 16 mars 1858.

RÉPONSE

[EN PARTIE]

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, datée du 3 juin 1857, priant Son Excellence de faire mettre devant cette chambre " un état détaillé de tous pardons pour offenses criminelles, y compris toutes commutations de châtimeut accordées par le chef du gouvernement, depuis que Son Excellence sir Edmund Head occupe la charge de gouverneur, indiquant la nature de l'offense pour chaque cas, la période pour laquelle chaque criminel avait été condamné, lorsque la sentence était

“ l'emprisonnement, et ce qu'il s'était écoulé depuis cette période lorsqu'il
“ ou elle a été élargie.”

Par ordre.

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, 16 mars 1858.

NOTE.—*Conformément à la recommandation du comité des impressions,
la chambre dispense de l'impression des documents qui précèdent.*

BIENS DES JÉSUITES.

ÉTAT relatif aux Biens des Jésuites, transmis par le sousigné à l'Honorable Secrétaire Provincial, conformément à la 5e section de la 16 Vic., chap. 163.

No.	NOM DE LA PROPRIÉTÉ.	Nombre d'acres primitivement octroyés et date de leur octroi.	* Nombre d'acres concédés et prix par acre.	ARRÉRAGES.
1	Sillery	8979 arpents en superfic. 23 octobre 1699..	Le tout.....	d. 7 s. 2835
2	St. Gabriel.....	do do 11 avril 1647..	70714 arpents en superfic.	d. 9 s. 2528
3	Notre Dame des Anges	do do 17 janvier 1652..	Le tout.....	d. 5 s. 4481
4	Bélaïr.....	do do 24 novembre 1682..	Le tout.....	d. 1 s. 749
5	Biens à Québec	Inconnu.....	.....	d. 5 s. 10081
6	do Lauzon	2140 arpents en superfic.	Le tout.....	d. 10 s. 374
7	Batiscan	do do 13 mars 1639..	91804 arpents en superfic.	d. 5 s. 6348
8	Cap de la Magdeleine	do do 20 mars 1651..	92277 do do	d. 6 s. 3483
9	Isle de St. Christophe.....	do do do .....	.....	d. 0 s. 12
10	Fief, Côteau St. Louis.....	do do do .....	.....	d. 0 s. 14
11	do Pachevini	avant le plan..... 16 février 1634..	31 arpents, suivant le plan.	d. 5 s. 213
12	Banlieue des Trois-Rivières.....	do do do	2½ do do	d. 0 s. 54
13	Tadousac	do do 8 août	Le tout.....	d. 9 s. 52
14	Laprarrie	do do 1 juillet 1656..	53712 arpents en superfic.	d. 3 s. 5436

Ces arrérages sont pris d'un état mis devant le conseil exécutif en juin 1857, et £762 9s. 10d. sur cette somme ont été perçus par l'agent général qui a été nommé.

* Prix général de toutes les concessions jusqu'à la passation de l'acte de 1856 qui amende la loi seigneuriale. 1d. par arpent en superfic. Depuis, le prix a été fixé 5s. et 4d. par arpent pour les terres nouvellement arpentées au Cap de la Magdeleine.

ÉTAT relatif aux Biens des Jésuites, transmis par le soussigné à l'Honorable Secrétaire Provincial, etc.—(Suite.)

REVENU DE L'ANNÉE DERNIÈRE, D'OU IL PROVIENT—DÉPENSES, A QUEL SUJET, ETC.

No.	Lods et ventes.				Moulins, fermes, etc.		Cens et rentes.		Rentes foncières concédées.		Argent reçu sur jugemens.		Intérêt sur argent de commutation.		Commutation.		Total.		£	s.	d.	Payé, J. P. Bureau, compte d'arpentage.			
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.					£	s.	d.
1	16	7	9	62	4	4	812	10	0	321	0	10	18	9	6	...	...	...	1230	11	9½	Payé, J. P. Bureau, compte d'arpentage.
2	27	10	10	175	17	11	78	16	7	7	19	2½	82	12	10	...	...	...	381	13	3½	Salaires et commission de l'agent.
3	60	19	4	132	6	4	102	0	0	442	6	...	...	...	...	...	...	...	737	11	10½	...
4	7	3	2	89	16	2	...	...	...	6½	...	...	13	11	6	...	...	...	110	10	10	Deboursés de l'agent.
5	...	...	...	25	13	5	185	19	11	201	15	...	10	5	9	...	...	...	423	17	7½	...
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	20	19	1	159	1	3	23	2	1	0	11	...	4	1	7	...	...	...	263	16	8	Proportion des salaires.
8	16	4	7	139	14	9	49	0	6	...	...	17	6	6	...	...	...	222	6	4	Balance	
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	9	0	0	7	18	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16	18	2	...
11	...	...	...	0	12	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0	12	6	...
12	...	...	...	1	1	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	1	10	...
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	438	6	3	566	19	0	256	5	0	14	4	1	277	2	11	...	...	...	1552	17	3	...
£	596	11	0	1361	5	8	1512	14	1	987	17	2	465	4	4	1	7	3	4941	15	2	Total.....£			
																							4941 15 2		

(Signé,) L. V. SICOTTE,
Commissaire des Terres de la Couronne.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
Toronto, 30 janvier 1858.

ÉTAT DES COMMUTATIONS DE TENURE effectuées dans la Censive de QUÉBEC, en vertu de la 10me et 11me Vict, chap. 111, du 1er mars 1857, au 28 février 1858, et d'une Commutation de Tenure effectuée en février 1857, et qui a été omise dans le dernier rapport.

NOM DE CEUX QUI ONT COMMUÉ.	Lieu où la propriété est située.	Date de l'Acte, et Nom du Notaire qui l'a passé.	Arriérages de droits seigneuriaux.			Commutation Payée.			Argent de commutation laissé à constituer.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Audette, G. S.	Rue St. Vallier, faubourg St. Roch.	14 février 1857.. M. Tessier	59	5	0	.....	.....	.....	27	19	4½
Société de Bâtisses de Québec	Rue St. Jean	do .. Joseph Pelchat	166	5	0	.....	41	17	2	.....	.....
Gardeau, François	Rue St. Charles, Basse Ville	do .. C. Cinq Mars	0	6	8	.....	.....	.....	55	14	1½
Chateaufort, Pierre	Rue St. Jean	do .. Joseph Petitclerc	46	7	6	.....	20	3	10	.....	.....
Lemieux, Edouard	Rue St. Vallier, paroisse St. Roch	1858 .. F. L. Gauvreau	\$	0	55	.....	\$	cts.	.....	\$	cts.
											140 16

L. V. SICOTTE,
Commissaire des Terres de la Couronne.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
Toronto, 1er mars 1858.

Il n'a pas été effectué de COMMUTATION dans la Censive des TROIS-RIVIÈRES, en vertu de la 10me et 11me Vict, chap. 111, du 1er mars 1857, au 28 février 1858.

L. V. SICOTTE,
Commissaire des Terres de la Couronne.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
Toronto, 1er mars 1858.

ÉTAT DES COMMUTATIONS DE TENURE effectuées dans la Censive de la Seigneurie de LAUZON, en vertu de la 10me et 11me Vict., chap. 111, du 1er mars 1857, au 28 février 1858.

NOM DE CEUX QUI ONT COMMUÉ.	Lieu où la propriété est située.	Date de l'Acte, et Nom du Notaire qui l'a passé.	Arrérages de droits seigneuriaux.		Commutation payée.		Argent de commutation laissé à constituit.	
			£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Beswick, George	Paroisse Notre Dame de la Vic-toire	1857.. T. P. E. L'Ecuyer, Québec	26	6	10½			

L. V. SICOTTE,
Commissaire des Terres de la Couronne.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
Toronto, 1er mars 1858.

Il n'a pas été effectuée de COMMUTATION dans la Censive du ci-devant ordre des JÉSUITES du DISTRICT de QUÉBEC,—du DISTRICT de MONTRÉAL,—et du DISTRICT des TROIS-RIVIÈRES, en vertu de la 10me et 11me Vict., chap. 111, du 1er mars 1857, au 28 février 1858.

L. V. SICOTTE,
Commissaire des Terres de la Couronne.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE,
Toronto, 1er mars 1858.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, en date du 2 ultimo, priant Son Excellence de faire mettre devant la Chambre " un Etat des dépenses faites sur la somme portée au budget de 1857 pour les travaux du Canal des Chats et Chaudière, et les Phares, Bouées et Quai en bas de l'Ottawa, à l'Original."

Par Ordre,

T. J. J. LORANGER,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,

Toronto, 3 juillet 1858.

TRAVAUX PUBLICS,

Toronto, 2 juillet 1858.

Monsieur,—L'état demandé par votre lettre du 5 ultimo, pour la Législature, indiquant la dépense faite pour les travaux des Canaux des Chats et Chaudière, vous est transmis ci-joint. Il contient la dépense sur la somme votée en 1854 de même que sur celle qui l'a été en 1857; ces sommes étant pour les mêmes travaux, il n'est pas facile de les diviser pour faire le compte de chacune d'elles.

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

THOMAS. A. BEGLEY,

Secrétaire.

A l'Honorable

Secrétaire Provincial,

etc., etc., etc.

ETAT de la dépense faite sur les sommes votées en 1854 et 1857, pour les Canaux des Chats et Chaudière, etc., etc., demandé par la lettre du Secrétaire de la Province du 5 juin dernier.

		£	s.	d.
31 décembre 1853..	Kingston Herald, annonces.....	3	12	0
	L. et H. Morin, plans.....	25	0	0
	Frais de port.....	2	10	0
	John Page, ingénieur.....	79	10	0
	F. P. Rubidge, services.....	66	0	0
	D. Graham, paic-maitre, établissement d'ingénieur.....	476	14	7
30 juin 1854..	E. R. Fréchette, annonces.....	32	3	3
	Toronto Leader, do.....	8	15	8
	St. Catharine's journal do.....	1	12	6
	Commercial Advertiser do.....	4	2	4
	Montreal Freeman do.....	2	6	9
	D. Graham, paic-maitre, établissement d'ingénieur.....	663	6	9
	J. Sewell, frais de port.....	5	14	0
	J. Turnbull, services.....	22	10	0
	Commercial Advertiser, annonces.....	1	15	9
	Canadian Colonist, do.....	3	4	2
	British Whig do.....	3	14	0
	St. Johns News do.....	2	3	4
	John Page, salaire.....	31	5	0
	F. P. Rubidge do.....	33	0	0
	J. W. Harper, do.....	16	10	0
	R. Sharpley, papeterie.....	6	11	0
	Montreal Pilot, annonces.....	5	2	1
	Morning Chronicle, do.....	3	5	8
31 décembre do..	Prescott Telegraph, do.....	1	19	0
	Minerve, do.....	5	4	6
	D. R. Stewart, services.....	67	10	0
	Cobourg Sun, annonces.....	1	5	8
	Frais de port.....	5	12	6
	Cornwall Freeholder, annonces.....	1	19	9
	Ottawa Citizen, do.....	1	13	10
	Frais de port.....	3	5	0
	John Page, salaire, etc.....	55	13	4
	A. Lafontaine, services.....	28	10	0
	Ruggles Wright, achat d'une glissoire.....	12225	7	1
	D. McIntosh, entrepreneur.....	74	16	0
	McDonald et Schram, entrepreneurs.....	2000	0	0
	J. Turnbull, services.....	22	10	0
	Joseph Guy, salaire.....	16	13	4
	J. W. Harper, services.....	3	6	6
	S. Strang, salaire.....	29	3	4
	D. Graham, paic-maitre, établissement d'ingénieur.....	730	16	8
30 juin 1855..	G. Laflamme, services professionnels.....	25	0	0
	Frais de port.....	2	10	0
	Journal et Express, annonces.....	3	10	0
	R. Sharpley, papeterie.....	2	5	3
	J. Petitclerc, notaire.....	3	10	0
	Honorable H. H. Killaly, frais de voyages.....	50	0	0
	Donald McIntosh, entrepreneur.....	167	18	4
	McDonald et Schram, do.....	5393	0	6
	F. P. Rubidge, plans, etc.....	69	0	0
	D. Graham, paic-maitre, établissement d'ingénieur.....	546	5	10
	J. W. Harper, salaire.....	17	1	0
	J. Page, ingénieur.....	94	5	0
	S. Strang, salaire.....	29	3	4
31 décembre do..	John Sewell, frais de port.....	4	15	0
	McDonald et Schram, entrepreneurs.....	7162	19	1
	Report.....	£	30346	18 8

ETAT des dépenses faites sur les sommes votées en 1854 et 1857, pour les Canaux des Chats et de la Chaudière, etc.—(Suite.)

		£	s.	d.
		<i>Report</i>		
31 décembre 1855..	D. Graham, paie maitre, établissement d'ingénieur.....	30346	18	8
	C. D. Shanly, salaire.....	622	5	3
	F. P. Rubidge, do.....	27	10	0
	S. Strang, do.....	76	13	4
	J. Page, do.....	33	10	10
	J. Page, do.....	46	12	0
31 mars 1856..	Mirror, annonces.....	2	4	5
	W. H. blanke, poudre.....	132	0	10
	D. Graham, paie maitre, établissement d'ingénieur.....	331	15	7
	McDonald et Schram, entrepreneurs.....	1076	15	11
	J. Turnbull, salaire.....	27	18	0
	John Page, services.....	20	16	8
30 juin do..	D. Graham, paie maitre, établissement d'ingénieur.....	314	14	4
	A. P. McDonald, entrepreneur.....	4000	0	0
	McDonald et Schram, do.....	6672	12	3
30 septembre do..	D. Graham, paie-maitre, établissement d'ingénieur.....	338	14	6
	McDonald et Schram, entrepreneurs.....	9545	10	7
31 décembre do..	D. Graham paie maitre, établissement d'ingénieur.....	100	10	10
	McDonald et Schram, entrepreneurs.....	3061	14	8
31 mars 1857..	do do.....	3500	0	0
30 juin do..	D. Graham, paie maitre, établissement d'ingénieur.....	36	15	0
30 septembre do..	do do do.....	42	18	4
	do do do.....	41	2	6
	do do do.....	137	17	11
	do do do.....	92	0	10
	do do do.....	101	15	6
	do do do.....	93	17	1
31 octobre do..	do do do.....	92	8	4
31 décembre do..	Ch. Johnson, jr, quai à L'Original.....	250	0	0
	John l'age, frais de voyage pour arpentage.....	16	3	9
Total.....		£	61183	17 11
		Ou....		
		\$ cts. 244735.58		
8 janvier 1853..	D. Graham, paie maitre, établissement d'ingénieur.....	412	22	
3 février do..	do do do.....	445	76	
6 mars do..	do do do.....	374	96	
11 mars do..	Ch. Johnson, jr, quai à L'Original.....	500	00	
19 mars do..	A. P. McDonald, entrepreneur.....	16000	00	
7 avril do..	D. Graham, paie maitre, établissement d'ingénieur.....	411	04	
21 avril do..	Ch. Johnson, jr, quai à L'Original.....	500	00	
5 mai do..	D. Graham, paie maitre, établissement d'ingénieur.....	342	16	
8 juin do..	do do do.....	343	16	
Total.....		\$	264064.88	
31 décembre 1856..	D. Graham, établissement d'ingénieur.....	£104	18	4
	McDonald et Schram, entrepreneurs.....	6966	17	2
31 mars 1857..	D. Graham, établissement d'ingénieur.....	189	10	9
	do do.....	28	11	5
	John Page, frais de voyage.....	29	8	9
	D. Graham, établissement d'ingénieur.....	36	15	0
Total.....		£7356	1	5
		Ou....		
		29424.28		
Total.....		\$	293489.16	

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, BAY STREET, TORONTO.

RAPPORT GENERAL

DES

COMMISSAIRES DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1857 :

TRANSMIS

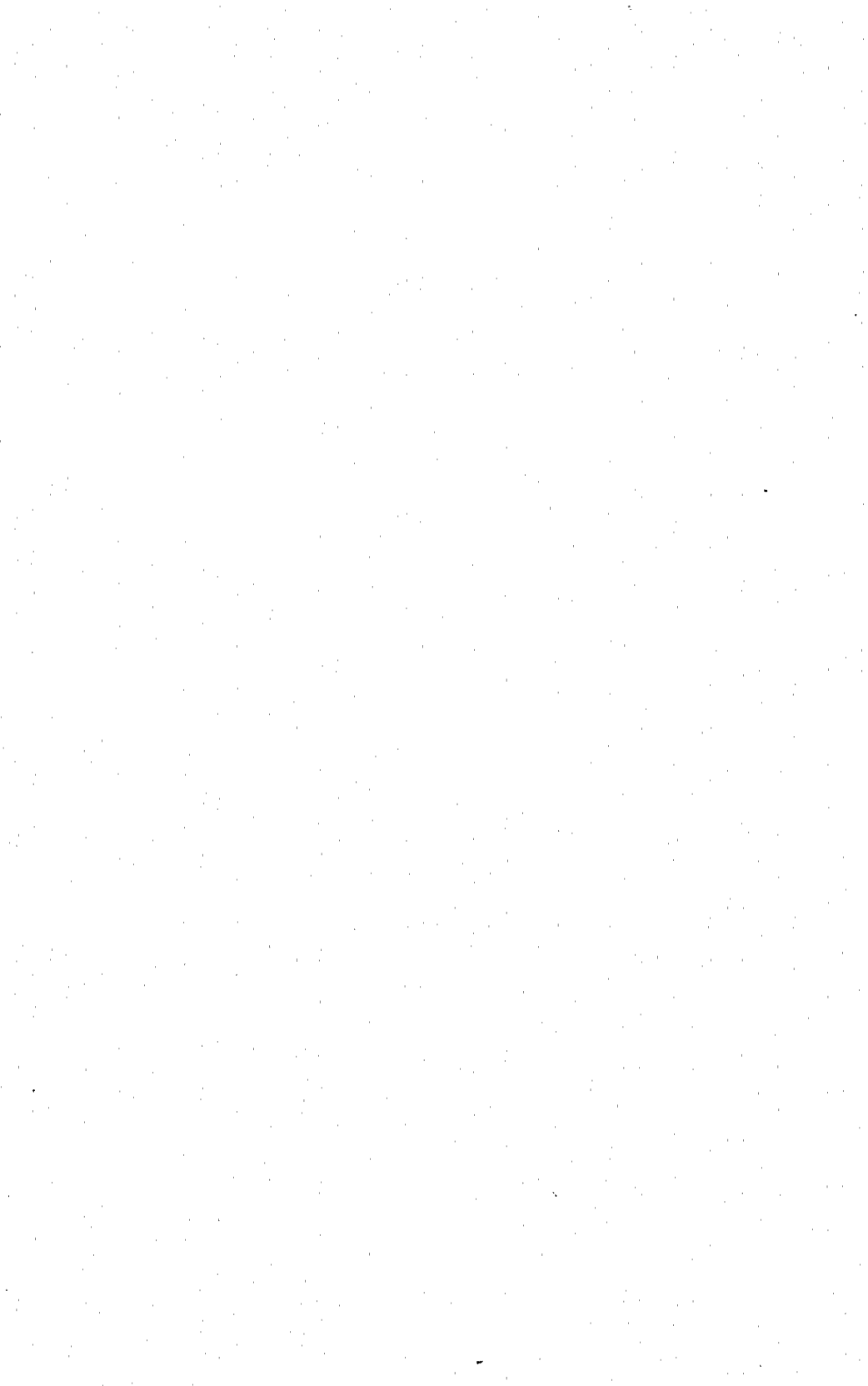
EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE L'ACTE 9 VIC. CHAP. 37.

~~~~~  
IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.  
~~~~~



TORONTO:

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, COIN DES RUES YONGE ET MELINDA.
1858.



RAPPORT GÉNÉRAL

DES

COMMISSAIRES DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNEE 1857.

A Son Excellence Sir Edmund Walker Head,

GOVERNEUR GÉNÉRAL DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD, ETC.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Les soussignés, commissaires des travaux publics, ont l'honneur de soumettre, comme le veut la loi, un rapport général sur les différents travaux et édifices dont ils ont la charge et l'administration.

Ci-suivent les états qui accompagnent ce rapport.

No. 1.—Etat des travaux qui rapportent un revenu,—indiquant le coût de leur construction jusqu'au 1er janvier 1858, les dépenses qui y ont été faites durant l'année dernière, et le coût de leur réparation, entretien et administration.

No. 2.—Etat des travaux qui ne rapportent aucun revenu,—indiquant le montant des deniers qui y ont été dépensés jusqu'au 1er janvier 1857, et subsidiairement, à venir jusqu'au 1er janvier 1858.

No. 3.—Etat des dépenses encourues durant l'année 1857, pour ériger, réparer et entretenir les phares, bouées, etc., etc.

No. 4.—Etat des sommes adjudgées pour dommages ou pour l'acquisition de terrains, et des montants payés pour ces objets durant l'année 1857; indiquant aussi les sommes payées aux arbitres, etc., pour services et dépenses.

No. 5.—Etat général indiquant le total des sommes dépensées par le département des travaux publics, tel que détaillé dans les états précédents.

Immédiatement après la clôture de la dernière session, l'exécutif intima aux commissaires que, vu que l'on devait s'attendre à une diminution temporaire, mai

considérable, dans le revenu de l'année, il était absolument nécessaire que la dépense de ce département fût limitée autant que possible aux réparations et à l'entretien des travaux ; que sous les contrats existants, cette dépense fût restreinte autant que les conditions portées dans ces contrats pourraient le permettre, et qu'il ne fût entrepris aucuns nouveaux travaux d'importance. Pour ces raisons, il n'en a été entrepris que très peu, et la dépense a été en conséquence peu considérable comparée à ce qu'elle était les années précédentes. Des réductions considérables ont aussi été effectuées dans les établissements.

CANAUX DE LA PROVINCE.

CANAL WELLAND.

Durant la saison qui vient de s'écouler, on a poussé avec vigueur les travaux d'élargissement à Allanburg, endroit où le canal a le plus besoin d'être élargi et creusé pour faire du lac Erié son point de partage. C'est aussi cette partie qui sera commune au canal actuel et à la branche projetée de Niagara.

L'élargissement partiel du havre de Port Colborne a été effectuée le printemps dernier, au grand avantage du commerce.

Le canal était navigable le 15 d'avril, mais vu la grande quantité de glace sur le lac Erié, la navigation n'en a été complètement ouverte que le 1er mai. Elle a été close le 15 de décembre.

Le nombre des vaisseaux qui ont passé par le canal est de 3,604, c'est-à-dire, 281 de moins que l'année précédente.

Les interruptions survenues dans la navigation de ce canal durant la saison, qui ont été occasionnées par des dommages faits aux portes des écluses par des vaisseaux, ont été plus fréquentes qu'à l'ordinaire ; la navigation s'est trouvée interrompue, en tout, pendant environ 32 jours, (c'est-à-dire 13 pour cent pour toute la saison), ce qui a nécessité des dépenses considérables et inévitables pour la construction de nouvelles portes, afin d'en avoir au besoin un nombre suffisant en réserve.

On a aussi considérablement consolidé et protégé les levées du canal de manière à maintenir l'eau avec sûreté au niveau le plus élevé, à cause du fort tirant d'eau des vaisseaux chargés qui passent par ce canal. Mais il reste encore beaucoup à faire, en fait de travaux de ce genre.

Les dommages causés aux jetées des ports Colborne et Maitland par la grande tempête de décembre 1856, ont été parfaitement réparés, et ces jetées ont pu aisément résister aux gros coups de vent de l'automne dernier.

Au port Maitland, le besoin d'un nouveaubrise-lame se fait vivement sentir ; et les jetées au port Dalhousie doivent être entièrement réparées durant la saison prochaine ; le coût de ces réparations entrera sous le titre " d'entretien," mais la somme de £14,750 devra être affectée à la continuation des travaux de creusage et d'élargissement, et à la confection d'autres travaux d'une nécessité absolue.

Le montant total annuel des loyers des pouvoirs d'eau, et des autres propriétés données à bail sur ce canal, est de £2,255 5s. 4d ; celui perçu en 1857 est de £1,580 18s. 11d ; mais les arrérages et les loyers dus jusqu'en décembre dernier se montent à £4,896 17s. 6d. Tous les comptes pour rentes dues jusqu'en décembre 1856, ont été placés entre les mains d'un avocat pour qu'il en poursuive le recouvrement.

Tableau indiquant le revenu du canal pour les trois dernières années.

	1855.	1856.	1857.
Péages perçus à—			
Port Colborne	£ s. d. 35645 17 8	£ s. d. 43956 19 0	£ s. d. 40329 19 7
“ Robinson	1385 18 2	1116 17 6	1128 10 8
“ Maitland.....	410 4 2	264 19 3	866 8 1
“ Dunnville.....	1514 3 2	1535 1 4	884 3 1
“ St. Catharines	503 13 2	604 19 4	599 3 4
“ Dalhousie.....	14968 9 8	17914 4 3	14301 .2 2
	£54429 6 0	£65392 0 8	£58109 6 11
Loyers annuels des pou- voirs d'eau	2212 2 10	2270 5 4	2256 5 4
Prélevé par la vente de terrains	72 16 2	159 0 0	134 15 0
Prélevé par amendes.....	391 7 6	540 1 3	148 15 0
	£57105 12 6	£68261 7 3	£60648 2 3

La diminution du revenu du canal, cette année, est attribuée à la récente crise commerciale, et à la difficulté de se procurer les moyens d'acheter des produits et de les transporter sur les marchés.

Quant à la nécessité d'agrandir considérablement les dimensions du canal, les soussignés prennent respectueusement la liberté de renvoyer au dernier rapport annuel de ce département, et ils ne feront que répéter ici l'expression de leur opinion qu'il est d'une sage politique d'entreprendre ces améliorations, lesquelles auraient certainement pour effet d'assurer aux canaux et aux voies de transport canadiens une part du commerce de l'ouest, qui ne pourra être limitée que par leurs dimensions.

CANAUX DES GALOPS, DE LA POINTE AUX IROQUOIS, DES RAPIDES PLATS, ET DE LA POINTE A FARREN.

Ces canaux ont été ouverts le 1er de mai, et ont continué à être navigables et en bon ordre tout le temps de la saison. Ils ont été fermés par suite du froid le 12 de décembre, ayant été ouverts à la navigation, sans interruption, pendant sept mois et douze jours. Les travaux en général sont en bon ordre, mais la détérioration ordinaire de ces travaux nécessite des réparations tous les ans, dont les principales consistent, comme il est mentionné dans le dernier rapport, à consolider et à revêtir les parois des berges du canal; ces améliorations étant très coûteuses on s'est contenté d'en faire, durant l'année dernière, seulement aux endroits qui en avaient le plus besoin.

Toutes les nouvelles portes qui avaient été préparées ont été employées; et il sera en conséquence nécessaire d'en faire construire d'autres de suite afin d'en avoir en réserve en cas d'accidents.

CANAL DE CORNWALL.

Ce canal a constamment été ouvert depuis le 28 d'avril jusqu'au 19 de décembre. Les travaux, à quelques exceptions près, sont en bon ordre, et peuvent être ainsi maintenus durant la présente année, moyennant une faible dépense pour les petites réparations ordinaires. Des portes neuves ont été substituées aux vieilles, excepté aux écluses Nos. 16 et 17, auxquelles il en sera posé des neuves au commencement du printemps ; cela fait, il y aura encore trois paires de portes neuves en disponibilité, lesquelles, avec les vieilles qui peuvent être réparées, suffiront pour faire face aux cas d'urgence.

Les réparations de l'écluse de garde et des quais, et les travaux des levées du canal, mentionnés dans le dernier rapport, et qui ont été remis l'année dernière à cause de l'état des finances, ne peuvent plus être retardés ; le coût en sera inclus dans le budget.

En conséquence des fréquentes demandes de pouvoirs d'eau sur ce canal, et malgré le grand nombre déjà accordé, l'ingénieur du département a reçu ordre de faire un examen soigneux pour voir si ces demandes pourraient être accordées sans nuire à la navigation. Dans un rapport préparé avec beaucoup de soin, cet officier prouve bien clairement que dans les cas où les demandes sont pour des eaux qui ne doivent point retourner au canal, il serait entièrement injudicieux de les accorder, mais qu'à certaines écluses on pourrait disposer des pouvoirs d'eau sans inconvénient. Il fut alors pris des arrangements en conséquence pour disposer d'une partie du pouvoir d'eau à l'écluse 20, et des portes sont maintenant en voie de construction pour retenir l'eau qui doit servir à son alimentation. Son rapport fait voir en outre que pour avoir de l'eau suffisamment en tout temps, l'élargissement du réservoir et du bief d'alimentation à l'écluse de garde est indispensable.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été ouvert le 2 de mai, et fermé à cause de la glace, le 26 de novembre, mais le 50 du même mois des vaisseaux l'ont encore passé et ont continué à le faire jusqu'au 4 de décembre.

Le seul accident qui soit arrivé à ce canal durant la saison a eu lieu le 15 d'octobre, et a été occasionné par un steamer qui a heurté les portes inférieures de l'écluse No. 11. Il a fallu environ trente six heures pour replacer les portes. Les travaux du canal sont généralement en bon ordre. Des portes neuves ont été substituées aux vieilles, où cela a été nécessaire, et les portes qui ont été mises en réserve, avec deux autres paires qu'on se propose de construire durant l'été, suffiront pour faire face à tout accident.

On a beaucoup travaillé durant l'année dernière à creuser les endroits peu profonds du canal et à en enlever les dépôts, et nous espérons qu'au moyen du cure-môle, on parviendra à enlever toutes ces obstructions dans à peu près deux mois de travail, et alors ce cure-môle sera en disponibilité ailleurs.

La superstructure du quai ou brise-lame à la Grosse Pointe, à la tête du canal, est beaucoup endommagée en quelques endroits, et doit être renouvelée, attendu que ce quai est extrêmement commode, en temps de brume ou de grand vent, pour les vaisseaux qui veulent entrer dans le canal ou en sortir.

La chaussée à la tête du canal aura aussi besoin d'être réparée, et cet ouvrage constituera, avec la construction d'un magasin, la plus grande partie des travaux à faire durant cette saison.

CANAL DE LACHINE.

Ce canal a été ouvert le 4 de mai et a continué à être en bon ordre jusqu'au 27 de novembre, alors que la navigation en a été suspendue par la glace; mais de même que dans le cas du canal de Beauharnois, elle a été ouverte de nouveau le 30 de ce mois, et les vaisseaux ont pu passer le canal jusqu'au 6 de décembre.

Au commencement d'avril, le canal fut vidé afin d'y faire diverses réparations indispensables qu'on n'aurait pu faire autrement. Les principales de ces réparations consistaient à abattre et reconstruire les murs supérieurs de recouplement, et une partie des jetées au-dessous des portes d'en haut de l'écluse No. 4, et un des murs supérieurs de recouplement, et une partie du mur en aile du côté sud de l'écluse No. 3.

La grande hauteur des eaux du St. Laurent durant l'été a empêché l'achèvement des travaux de prolongement de la jetée sud, à Lachine. Les caissons sont calés, mais il reste encore à faire environ 125 pieds de la superstructure, ainsi que la brise-glace à l'extrémité extérieure de la jetée.

Les réparations de la partie intérieure des jetées ont été pareillement retardées.

La reconstruction de la partie supérieure des jetées servant d'amers dans le bassin, et la construction des jetées intermédiaires pour supporter un bôme de retenue, seront terminées vers le mois d'avril prochain, mais on ne pourra se procurer du bois pour le bôme avant juin ou juillet.

Comme on avait besoin de quais plus spacieux, il en a été construit environ 350 pieds de plus du côté sud du bassin principal en avant du pont de la rue Wellington, au bout de la partie construite l'année précédente; et la charpente d'environ la même longueur que le quai du côté nord du bassin, a été renouvelée.

Il y a en réserve un bon nombre de paires de portes d'écluse.

Les principales réparations requises cette année sont: de renouveler la charpente d'environ 250 pieds du quai du côté nord du bassin principal; de construire des machines à peser, et renouveler les organaux et poteaux d'amarre autour des quais; de réparer le pont de la rue Wellington et paver de nouveau les autres ponts; enfin, d'abattre, et reconstruire en ciment, la partie hors d'eau des murs de recouplement d'en bas, et une partie des murs en ailes de l'écluse No. 4, et partie du mur sud de l'écluse No. 2. Pour faire ces travaux, il sera nécessaire de vider le canal de bonne heure dans le mois d'avril prochain, de manière qu'ils puissent être achevés avant l'ouverture de la navigation.

Plusieurs des travaux recommandés dans les rapports précédents comme étant désirables pour les fins de la navigation du canal—mais pour lesquels il n'a été affecté aucune somme de deniers—sont aujourd'hui devenus d'une nécessité absolue. Parmi ces travaux, se rangent: 1o. la construction de barrages avec pertuis aux écluses No. 3 et 4. Les vieilles écluses employées jusqu'ici comme telles, et desquelles dépend aujourd'hui la continuation de la navigation du canal, sont maintenant en si mauvais ordre qu'il devient nécessaire d'en buter les murs au moyen de pièces de bois. On peut s'attendre à ce qu'ils s'écroulent d'un jour à l'autre, et un tel accident serait non seulement la cause de la suspension de la navigation, mais encore occasionnerait de grands dommages aux moulins et aux autres propriétés situées sur la ligne et dans le voisinage du canal. 2o. La construction d'un dépôt pour l'outillage du canal, et pour l'huile et les divers autres articles employés dans le service des phares, etc. 3o. La construction de maisons pour les gardiens d'écluse et de pont. Sur tous les autres canaux, il y a des maisons de construites pour les hommes employés permanemment, et elles sont encore plus nécessaires sur ce canal que sur les autres, vu la difficulté qu'il y a de s'en procurer, et parce que les hommes ont à être sur pied nuit et jour

Le volume d'eau considérable qui passe nécessairement tout près de la tête de l'écluse No. 4, forme autour de la jetée en cet endroit un fort courant qui obstrue le passage des vaisseaux ; pour obvier à cela il faudrait une jetée d'environ 160 pieds de long, formée de caissons détachés.

Les quais dans le voisinage de Montréal sont absolument insuffisants pour les besoins du commerce, malgré les additions qu'on y a faites dernièrement ; depuis plusieurs années, dans chaque rapport annuel de ce département, on a mentionné cet inconvénient, lequel se fait surtout sentir par rapport au bois de sciage, au bois de corde, etc., etc.

Ce même inconvénient se fait aussi sévèrement sentir dans le transbordement d'un fret lourd, attendu que les expéditeurs sont par là empêchés d'entreprendre autant d'affaires dans leur branche qu'ils le pourraient autrement ; la conséquence en est que la quantité de fret pour l'ouest étant ainsi diminuée, les taux de fret pour l'est sont proportionnellement augmentés, et que le fret pour l'ouest passe par d'autres routes.

Les soussignés sont heureux de pouvoir dire qu'ils ont lieu d'espérer que les négociations qu'ils ont entamées avec la compagnie du gaz de Montréal, se termineront par la pose des tuyaux et autres appareils, de sorte que l'avantage que l'on attend depuis si longtemps de l'éclairage convenable des quais et des retraites de ce canal pourra être obtenu de bonne heure après le commencement de la saison.

LE CANAL DE CHAMBLY.

Ce canal a été ouvert le 7 de mai, et a été, avec un peu de réparations, maintenu jusqu'au 4 de décembre en aussi bon ordre qu'on pouvait s'y attendre, vu l'état de détérioration dans lequel se trouvent la plupart des travaux.

Les réparations considérables que le dernier rapport mentionnait comme étant indispensables, ont été faites d'une manière très satisfaisante sous la direction du surintendant, M. Chartier, malgré le court délai donné pour les faire, et malgré l'inclémence du temps et la difficulté d'obtenir les matériaux nécessaires.

Les principaux travaux qu'il faudra faire à ce canal ce printemps sont : de réparer le quai de St. Jean, reconstruire le mur d'appui, et réparer le busc de l'écluse No. 2. A part cela, il suffira, pour cette année, de construire un jeu de portes neuves et de réparer les vieilles, s'il n'arrive pas d'accident.

RIVIÈRE RICHELIEU.

La navigation de cette rivière par l'écluse de St. Ours, a été ouverte sans interruption le 17 d'avril, et fermée le 5 de décembre 1857.

Les diverses réparations que le dernier rapport mentionnait comme étant nécessaires, ont été faites, à l'exception de celles du tablier de la digue, qu'on n'a pu faire jusqu'ici à cause de la hauteur continuelle des eaux ; la pierre et les autres matériaux nécessaires pour ces réparations sont rendus sur les lieux. Le jeu de portes neuves que le dernier rapport mentionnait comme étant nécessaires, a aussi été préparé.

En examinant la digue, on a découvert que l'eau, dans sa chute, a fait de grands creux dans le lit de la rivière, particulièrement près de la culée à l'est, ou du côté de l'île. Pour protéger cette partie de l'ouvrage, il faudra environ 100 toises de pierre pour couvrir le fonds de la rivière aussitôt que l'eau se sera assez retirée l'été prochain.

Quelques éboulis de terre ont eu lieu immédiatement au-dessous de la culée, ce qui rendra nécessaire le prolongement du mur en aile dans le cours d'une autre année.

TRAVAUX DE L'OTTAWA.

Navigation.

Les travaux classés sous ce titre depuis que les canaux de l'ordonnance ont été cédés à la province, sont : l'écluse et la digue de Ste. Anne, et les canaux de Carillon, de Grenville et des Chats.

La navigation par l'écluse de Ste. Anne a été ouverte depuis le 25 avril jusqu'au 4 décembre 1857, mais avec deux courtes interruptions,—l'une d'environ trois heures, pour réparer une chaîne de porte, et l'autre d'environ quatre heures, le 8 octobre, lorsqu'on a posé des portes neuves à la place des vieilles portes d'en bas.

L'amélioration du chenal, au moyen de l'enlèvement de la batture de roche au-dessus de l'écluse, a progressé rapidement jusqu'au 1er décembre dernier, alors qu'on a trouvé à propos de discontinuer les travaux ; mais ils seront repris de bonne heure en mars prochain, et on calcule que deux mois suffiront pour enlever les endroits de la batture qui obstruent encore en partie la navigation lorsque les eaux sont basses.

La partie supérieure des jetées servant d'amarrages au-dessus de l'écluse a été renouvelée, exhaussée et bien consolidée avec de la pierre.

Les améliorations qui ont été faites dans la vue de donner des facilités aux vaisseaux entrant dans cette écluse ou en sortant, en descendant le courant, sont considérées comme étant d'une très grande utilité ; cependant, pour mieux atteindre l'objet en vue, il sera nécessaire de réunir les jetées à l'écluse au moyen de caissons, de manière à avoir un trottoir pour pouvoir hâler les vaisseaux sans gêner la décharge de l'eau du moulin.

Le besoin d'une maison pour le percepteur des péages et les éclusiers se fait grandement sentir.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Comme le disait le dernier rapport, la dépense pour ces endroits de la navigation de l'Ottawa durant la dernière saison a été limitée entièrement à quelques travaux de réparations, telles qu'on a coutume d'en faire, et à l'enlèvement des battures de roches et des autres obstructions qui empêchent le passage des vaisseaux, car toute dépense plus considérable doit être considérée comme évidemment imprudente jusqu'à ce qu'on en soit venu à une décision quant à un plan pour rendre l'Ottawa navigable d'un bout à l'autre.

CANAL DES CHATS.

Conformément au principe énoncé à la fin du paragraphe qui précède, et aux vues exprimées dans le dernier rapport de ce département, les travaux de ce canal n'ont point progressé depuis l'année dernière. Il n'as pas encore été pris d'arrangement définitif avec l'entrepreneur, et il est en vérité bien difficile d'en conclure, vû les difficultés extraordinaires qui se rattachent à ces travaux.

TRAVAUX DE L'OTTAWA,*Se rapportant au passage du bois de construction.*

Les diverses glissoires, digues, bômes, etc., compris sous ce titre, et qui ont de temps à autre été construits le long de cette rivière et de ses tributaires, pour faciliter le passage du bois de construction et le rendre plus sûr, ont subi des réparations générales durant la dernière saison, et sont maintenant en très bon ordre.

Plusieurs des nouveaux travaux recommencés, et pour lesquels des appropriations partielles ont été faites durant la dernière session, ont été donnés à l'entreprise et avancent d'une manière satisfaisante.

Les travaux sur la Petewawa on progressé rapidement; ceux de Carillon ont été quelque peu retardés par les hautes eaux, tandis que ceux de la Petite Rivière, en arrière de l'île de Montréal ont été arrêtés entièrement pour la même cause.

Il a été pris des arrangements pour avoir un bôme sûr et résistant à l'embouchure de la Rivière Noire.

Le chemin conduisant du Portage du Fort à la tête du Calumet a été tracé, et des soumissions ont été reçues pour sa construction; le coût de cette construction se rapprochera de l'estimation soumise à la dernière session, pour laquelle il n'a été voté alors, que la moitié des fonds nécessaires.

Les divers travaux se rapportant aux pouvoirs d'eau à la Chaudière ont été solidement construits, et les teneurs à bail procèdent avec vigueur à la construction de moulins très considérables et très coûteux.

Les travaux à l'embouchure de la rivière Gatineau sont en bon état de réparation, et le bôme, quant à la sûreté duquel on avait des craintes lorsque le vent soufflait de manière à agiter les billots renfermés dans l'étang, sera rendu aussi sûr que possible par l'achèvement de deux jetées isolées, qui sont maintenant en voie de construction.—Voir appendice E.

CANAL RIDEAU.

La dépense pour ce canal a été limitée autant que possible durant l'année dernière. La principale dépense a été pour réparer la brèche qui s'est faite au commencement de la dernière saison.

Quelques nouvelles portes d'écluses ont été faites, les travaux nécessaires à l'entretien de la navigation ont été effectués, et les édifices dépendant du canal ont subi des réparations générales dont ils avaient grand besoin.

Nous avons reçu des requêtes demandant d'autres ponts à différents endroits du canal, un entre autres, dans la cité d'Ottawa. Ces requêtes allèguent que, vu l'accroissement de la population, la construction de moulins, etc., dans le voisinage du canal, le besoin de nouvelles communications se fait vivement sentir. Après avoir parcouru soigneusement ces requêtes et nous être convaincus que dans la plupart des cas elles méritent une considération favorable, nous avons fait notre rapport à l'exécutif, et nous attendons maintenant qu'il nous soit donné instruction de faire exécuter les travaux en question.

FALOTS ET PHARES DE RIVIÈRES.

Tous les phares de rivières et de lacs sous le contrôle de ce département ont été maintenus en bon ordre durant l'année dernière, au moyen des réparations accoutumées, excepté à Lancaster, où il a été nécessaire d'ériger un nouveau phare et une maison pour le gardien sur le quai ci-devant construit à cet effet.

En conséquence du remplissage du chenal à l'extrémité intérieure de la Lon-

gue Pointe, lac Erié, le phare flottant, qui était ci-devant à cet endroit, en a été déplacé et transféré au lac St. François, à la place du phare flottant qu'il y avait dans ce dernier endroit, et qui n'est plus en état de servir.

Les principaux travaux à faire cette année, à part les réparations ordinaires, consistent à construire un mur de protection autour du phare de l'Île aux Merises, lac St. François, une jetée pour la protection du phare de l'Île aux Goëlands, lac Ontario, un mur en moëllons autour du phare de l'Île Mohawk, lac Erie, et à reconstruire la partie inférieure du phare de Port Maitland.

Il est pareillement nécessaire de construire des maisons pour loger les gardiens des phares suivants, savoir:—A la Grosse Pointe et à McKie's Point, lac François, à Cole's Shoal, au-dessus de Brockville, à Jack-Straw Shoal, et au détroit de Gananoque, en bas de Gananoque, et à Port Maitland, sur le lac Erié.

Les phares flottants sur le lac St. Louis, que le dernier rapport mentionnait comme étant dans un très mauvais ordre, ont été améliorés de manière à pouvoir encore servir cette année, mais au-delà de ce temps, on ne pourra plus s'en servir avec sûreté. Une appropriation suffisante pour faire face au coût de nouveaux phares flottants en fer pour remplacer les anciens, est conséquemment indispensable, de sorte que les anciens pourront être déplacés à la clôture de la navigation cette année, et remplacés par de nouveaux au printemps de 1859.

La construction d'un phare sur l'île aux Serpents, lac Ontario, à l'entrée de la baie de Kingston, avance rapidement, et l'on peut espérer qu'elle sera complétée vers le 1er de juin.

Il a été reçu des soumissions pour la construction des différents phares de classe inférieure dans la baie de Quinté, pour lesquels il a été fait une appropriation partielle à la dernière session, et on peut s'attendre à ce que ces phares seront prêts vers la fin de l'année.

Comme le mentionnait le dernier rapport, les difficultés qu'il y avait à vaincre dans l'établissement de bonnes fondations pour le phare près de l'extrémité du récif de la Pointe Pelée, étaient nombreuses et très graves, vû l'extrême exposition de ces travaux à la force et à l'irrégularité des courants, et vû la nature du fond des eaux. Ces difficultés ont été surmontées très heureusement, grâce à l'habileté et à l'énergie de M. Scott, l'ingénieur chargé de conduire les travaux. Son rapport en détail est annexé au présent. Voir appendice A.

M. Scott a préparé et soumis, pour la superstructure de ce caisson un plan comprenant, à part la tour du phare, des logements pour les gardiens et un endroit spacieux pour mettre les provisions, le combustible, etc., qu'il faut avoir continuellement en grande quantité, parcequ'il est souvent impossible de se rendre sans danger à ce phare, et cela pendant plusieurs semaines de suite. Aussitôt que ce caisson a été parfaitement consolidé, on y a établi un phare temporaire qui a servi jusqu'à la clôture de la navigation.

Dans le cours de l'automne, les hommes de l'équipage d'une barge qui avait fait naufrage, furent sauvés en se dirigeant sur ce caisson où ils ont été recueillis par les gardiens du phare, et quelques jours après ils furent transportés sur la terre ferme, lorsque la tempête eut cessé.

Les plans soumis par M. Scott pour la superstructure en question sont bien élaborés, mais les soussignés ne croient pas à propos d'exécuter cet ouvrage permanent en pierre avant un an ou deux, afin de donner aux fondations le temps de se consolider.

RIVIÈRE THAMES.

Les piliers du vieux pont au-dessus de Chatham, et les amas de bois flotté, ainsi que les troncs d'arbres calés, etc., près de l'embouchure de la rivière, et qui en obstruaient la navigation, ont été enlevés.

PHARES, ETC.

Lac Huron.

La tour et les habitations à chacune des places suivantes ont été terminées, savoir :—

Nottawasaga Island.	—	Pour une lumière tournante.
Christian Island,	“	fixe.
Griffith's Island,	“	fixe.
Isle of Coves,	“	brillante.
Chantry Island,	“	fixe.

Les lumières à ces stations n'y sont placées que temporairement. Les lanternes, etc., n'ayant point été reçues à temps pour être posées avant l'hiver, elles ont été laissées à leurs places respectives, et elles seront posées aussitôt que la saison le permettra.

La tour de la Pointe Clarke est à peu près à sa hauteur, et les murs de l'habitation sont rendus à deux pieds au-dessus du soubassement.

La lumière sur Nottawasaga Island est la principale pour les vaisseaux qui veulent entrer dans le havre de Collingwood, l'un des termini du Northern Railway. Comme l'entrée du havre est très difficile, la lumière devra être tournante, pour la distinguer des lumières de la ville.

La lumière sur l'île des Chrétiens est située dans une direction nord $\frac{3}{4}$ nord-est, par rapport à celle de Nottawasaga, et à une distance de 20 milles de cette dernière. Elle est placée sur la partie sud-est de l'île et du côté ouest de l'entrée sud du havre, lequel havre est un des meilleurs sur les lacs. Ce havre est bien protégé, a une entrée par le sud où il y a une profondeur d'eau de pas moins de 16 pieds, et une autre entrée par le nord avec une bonne profondeur d'eau; dans le havre même l'eau a une profondeur de 5 à 12 brasses. La lumière dont il s'agit sert aussi à guider les vaisseaux qui vont à Penetanguishène, à la baie des Esturgeons, à Cold Water, etc.

Au moyen de la lumière sur l'île Griffith, située à l'ouest d'Owen Sound, on peut arriver dans ce dernier endroit avec sûreté. Elle servira aussi à guider les vaisseaux qui vont à Colpoy's Bay, où il y a, par derrière White Cloud Island, un bon abri, et de 2 à 10 brasses d'eau.

La lumière sur Isle of Coves en est une d'une grande importance. Elle est située dans un détroit dangereux, et indique l'entrée dans la baie Georgienne, partant du lac Huron. Les bateaux à vapeur et autres vaisseaux de Chicago et de Collingwood passent tout près de cette lumière. Elle doit être une lumière de première classe, et elle sera ainsi facilement distinguée de toutes les autres lumières qui se trouvent sur le même côté du lac. Au nord de cette lumière, à une distance d'environ trois milles, il y a une énorme roche recouverte de seulement quatre pieds d'eau. Trois vaisseaux se sont jetés sur cette roche dernièrement, et sur les trois, deux ont été brisés en pièces. Le troisième a été sauvé parce qu'il ventait peu quand il a touché la roche. On devrait placer en cet endroit une balise ou une bouée, afin de pouvoir passer le chenal avec sûreté.

La lumière sur l'île Chantry, au-delà de l'embouchure de la rivière Sauguen, et vis-à-vis la ville de Southampton (laquelle promet de devenir une place très commerçante) est d'une grande importance, non seulement pour la localité, mais aussi parce que dans une grande tempête, elle permet aux vaisseaux d'entrer dans cette rivière, à l'abri de l'île, qui jointe à la jetée ou brise-lame construit sur le récif au nord-est, offre un havre très commode et très spacieux.

L'avantage qu'on pourrait retirer de ce havre serait augmenté encore si l'on plaçait une bouée à l'extrémité la plus reculée du récif, lequel récif s'étend vers

le sud-ouest 66 chaînes, à partir du point le plus au sud de l'île. Un grand bateau remorqueur a été perdu l'automne dernier sur ce récif en plein jour, ce qui n'aurait pas eu lieu si l'extrémité du récif eût été indiquée. Durant la dernière saison, deux bateaux à vapeur ont voyagé entre Détroit et cette place, en touchant aux stations canadiennes intermédiaires sur le lac Huron.

La lumière sur la Pointe Clarke servira beaucoup à empêcher les vaisseaux d'aller se jeter sur le récif qui court vers l'ouest une distance considérable dans le lac. Ce récif se trouve sur la route des cabotiers de la côte orientale du lac Huron. Cette lumière sera tournante pour la distinguer de celle qui est placée sur l'île Chantry, au nord, et de celle de Goderich, au sud.

Au commencement du printemps, on se propose de commencer les édifices pour les autres lumières recommandées dans le dernier rapport, savoir : l'une sur les "Ducks," situés sur la route des vaisseaux allant du lac Michigan à la Baie Georgienne ; une autre au détroit de Missisaga, entre le lac Huron proprement dit et la partie de ce lac qui est connue sous le nom de chenal de Montréal ; une troisième sur l'île St. Joseph ; une quatrième sur l'île Clapperton, et une cinquième sur l'île Badgley.

On considère que ces principales lumières suffiront pour la côte canadienne du lac Huron pour plusieurs années à venir ; d'autres, d'une classe inférieure, seront peut être demandées sur d'autres points de la côte, lorsque le pays se sera couvert d'établissements.

Une lumière de troisième ou quatrième classe à Tobermoray serait d'une très grande utilité. En cet endroit, qui est situé à l'extrémité nord de la presqu'île des Sauvages, il y a un petit havre où les bateaux à vapeur et les autres vaisseaux en route pour la Baie Georgienne vont fréquemment se réfugier dans le mauvais temps. L'entrée de ce havre est difficile pour un étranger. Lorsqu'ils y sont entrés, les vaisseaux se trouvent dans un bassin d'environ un demi mille de long sur à peu près trois cents pieds de largeur, les bords en sont presque perpendiculaires, et il y a dans ce bassin de 20 à 25 pieds d'eau. Une semblable lumière sur une petite île appelée "Scotch Bonnet," serait aussi d'une très grande utilité. Il y a dans cet endroit un excellent havre de refuge, dont l'entrée est au-dessus de cette dernière île et tout près d'icelle ; en se dirigeant vers le nord-est, les vaisseaux ont une profondeur d'eau de 2 à 4 brasses jusqu'à ce qu'ils rencontrent 12 à quinze pieds d'eau sous l'île appelée "Main Station Island," où l'on est en parfaite sûreté contre toute espèce de mauvais temps.

Les jetées construites à Kincardine et Pentangore ont bien résisté à l'action du lac. Des arrangements ont été pris pour la dépense d'une petite somme d'argent affectée à l'agrandissement de ces jetées, mais comme ces jetées dépendent de la municipalité qui s'est engagée à faire faire à ses propres frais, certains travaux de draguage, qu'elle n'a pas encore commencés, rien n'a été fait aux jetées.

Sur la petite somme d'argent allouée durant la dernière session, pour des jetées et des travaux aux havres du lac Huron et de la Baie Georgienne, £1,000 ont été destinés à l'amélioration du port Elgin ; sur cette somme, £250 sont destinés à relier avec le rivage la jetée du dehors, construite par des particuliers de la localité, et la balance sera dépensée de la manière qui sera trouvée la plus avantageuse.

Le contrat pour la construction d'un débarcadère à l'embouchure de la rivière Saugeen est sur le point d'être conclu. Le coût de cette construction sera couvert par la petite appropriation ci-haut mentionnée.

Pour agrandir la jetée de Meaford, une autre somme de £1,000 a été prise sur la même appropriation. Cet ouvrage, dont l'exécution est confiée à la municipalité, a été exécuté d'une manière très satisfaisante.

Avant de dépenser la partie de l'appropriation destinée à l'amélioration du havre d'Owen Sound, il fut trouvé indispensable de faire une étude du havre. Cette étude fut différée jusqu'à ce que les sondages pussent être pris sur la glace. L'étude en question a été faite dernièrement par l'officier qui a surveillé jusqu'ici les travaux de la côte du lac Huron.

Les représentations pressantes qui ont été faites par des personnes de l'extrémité ouest de la province, touchant la nécessité de construire des jetées ou quais de débarquement à l'extrémité ouest du lac Erié, savoir : un à Morsea, et l'autre à Gosfield, pour les besoins du commerce de cette partie de la province, ont engagé le gouvernement à insérer dans le budget de la dernière session une somme de £5,000 pour cet objet.

Aussitôt que l'ingénieur du département a eu le loisir de le faire, il a été envoyé pour examiner les localités recommandées comme sites pour y construire ces jetées, avec instruction de faire rapport. D'après son rapport, appendice B, on verra qu'il est impossible de construire ces travaux à aucune de ces places, excepté à grands frais, et que la nature ne présente aucun avantage quelconque pour déterminer le choix de ces endroits ; au contraire, ils sont complètement exposés aux vents, et la longueur de jetée qu'il serait nécessaire de construire pour atteindre une profondeur d'eau suffisante, serait très considérable. Dans ces circonstances, il n'a été fait aucuns travaux dans ces localités.

LE RONDEAU.

En cet endroit, où il a pourtant été dépensé beaucoup d'argent il y a quelques années, les travaux sont en général dans un très mauvais état. Vû la politique qui prévalait alors, le havre malheureusement fut donné à l'entreprise à une compagnie privée, et comme c'est ordinairement la coutume dans ces cas, elle n'a pas rempli les conditions de son contrat. Lorsqu'on la chercha pour l'obliger à remplir ses engagements, on trouva qu'elle se composait particulièrement de personnes qui ne résidaient point dans la province, et qu'on aurait aucun avantage à la poursuivre.

Le gouvernement ayant décidé de ne point encourir de dépense pour l'entretien de ces travaux, la conséquence en est qu'ils restent dans leur état de ruine.

Le gouvernement en a agi ainsi, vû le peu de revenu que donne le havre. A l'époque en question, il y avait bien peu d'établissements dans les environs, et sa plus grande importance provenait de ce qu'il servait de relâche aux vaisseaux surpris par le mauvais temps à cet endroit du lac, et pour cet objet le havre est extraordinairement avantageux.

L'ingénieur du département a reçu instruction de faire un rapport sur l'état du havre, il y a environ deux ans. M. Scott, l'ingénieur du phare de la Pointe Pelée, a été appelé dernièrement à faire son rapport sur l'état dans lequel ce phare se trouve à présent. Son rapport est ci-joint—Appendice C. D'après ce rapport, on verra que les effets combinés de l'action incessante des eaux du lac sur la partie la plus exposée des travaux, joints à un fort courant, à l'état de ruine de la charpente, à sa vétusté et à la négligence, ont réduit le tout à une ruine presque complète ; pour remédier à cela il faudrait dépenser une forte somme. La construction d'un phare en cet endroit est beaucoup demandée par les habitants de cette partie du pays, mais les soussignés sont d'avis que, dans l'état où se trouve actuellement l'entrée du havre, il ne serait pas prudent d'engager les vaisseaux à s'y réfugier, ce qui aurait lieu si on y entretenait une lumière.

HAVRE DE PORT STANLEY.

Il n'a été fait aucune dépense pour ce havre depuis la date du dernier rapport ; et il reste encore en mauvais état. Pour les raisons mentionnées dans le dernier rapport, savoir : le montant considérable requis pour améliorer ce havre, et la certitude qu'il y a qu'il faudrait le creuser beaucoup et dépenser annuellement beaucoup d'argent pour l'entretenir en bon état, le gouvernement en est venu à la décision de le transporter, soit aux municipalités des comtés voisins, soit à la corporation de London, ou à la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley. Ces corporations étant particulièrement intéressées dans l'entretien de ce havre, il a été échangé une correspondance avec elles à ce sujet, mais il n'a été rien décidé jusqu'ici.

Deux vaisseaux naufragés se voient encore en dedans des jetées. Il faut qu'ils soient tirés de là immédiatement, et que l'on relie la jetée ouest à la terre ferme, afin de se garantir contre les effets des inondations qui ont lieu au commencement du printemps.

Ces travaux se feront aussitôt qu'il y aura des ordres de donnés pour cela.

PONT DU DETROIT, ETC.

Les travaux énumérés dans le dernier rapport ont été faits d'une manière satisfaisante. Le nouveau pont tournant et ses piliers ont été construits solidement. Ce pont a été cédé aux municipalités des comtés voisins, qui l'entretiendront à l'avenir. Le chenal qui conduit directement à ce pont a été creusé, et il facilite beaucoup la navigation. En le creusant on a eu beaucoup plus à faire qu'on ne s'y attendait.

Lorsque ces travaux de creusage furent finis, les personnes intéressées dans le commerce de cette partie du pays, exprimèrent leur désir d'avoir le cure-môle pour creuser en face de la ville d'Orillia ; mais comme il n'y avait point de fonds disponibles pour ces travaux si désirables, l'équipage du cure-môle a été transporté dans d'autres endroits où l'on en avait besoin, et les chalands sont restés sur le lac Simcoe ; mais il en coûterait peu pour ragréer la machine et faire creuser dans l'endroit en question quand il y aura des fonds.

TRAVAUX DE LA RIVIERE TRENT.

Les travaux primitivement compris sous ce titre ont été réunis à ceux qui se rattachent à la navigation des eaux intérieures du district de Newcastle ; parmi ces derniers on doit mentionner ici ceux qui ont été les mieux exécutés depuis quelques années passées. Ils consistent principalement dans l'amélioration de la navigation du lac Scugog, dans les réparations faites au canal, dans la reconstruction de l'écluse à Bobcaygean, et dans les réparations générales faites à la chaussée en cet endroit, de laquelle chaussée dépend la navigation de cet endroit jusqu'à Lindsay ; aussi, dans les réparations faites à la chaussée et au pont de Buckhorn, cette dernière chaussée étant nécessaire pour faciliter la navigation du lac et de la rivière depuis Buckhorn jusqu'à Bobcaygean. Ces travaux isolés ont été entrepris afin de créer des moyens faciles de communication entre plusieurs townships, aussi bien que de faire communiquer ces mêmes townships avec le lac Ontario, et d'aider par là à la colonisation et au développement des ressources d'une vaste contrée très productive.

Les autres travaux qui ont été faits il y a quelques années, sous la surveillance de commissaires locaux sont, à proprement parler, plutôt les travaux à la

rivière Trent que ceux que nous venons de classer sous ce titre. Ils consistaient dans la construction d'écluses et de chaussées en différents endroits sur les eaux comprises entre Peterboro' et la baie de Quinté, et ils formaient des portions détachées du grand projet d'alors, d'établir une communication continue à l'intérieur entre le lac Ontario et le lac Huron. La nature des rivières et des lacs qu'on avait l'intention de creuser pour les fins de la navigation a été considérée telle qu'on ne peut pas s'attendre à avoir une profondeur d'eau de plus de 3 pieds 9 pouces sur les seuils des écluses. Ce fait, joint au long détour de la route, au grand nombre d'écluses qu'il faudrait construire, et à la grande dépense qu'entraînerait le projet, a été cause de l'abandon de ce même projet.

Les principaux travaux en voie de progrès sont les améliorations de la rivière Scugog, le creusement de nouveaux chenaux, pour éviter les sinuosités de la rivière, la construction d'une écluse à Lindsay, et d'une autre à Bobcaygean, et de diverses chaussées, réservoirs, etc., etc.

Les avantages qui résulteront de ces travaux sont déjà bien sentis, bien qu'ils ne soient pas encore terminés. Des bateaux à vapeur ont été placés sur la route qui conduit à cet endroit, des chemins de fer s'y construisent, des communications régulières et rapides s'y établissent, et il s'y fait déjà un trafic considérable.

L'écluse de Bobcaygean sera prête pour l'ouverture de la navigation; plusieurs des sinuosités de la rivière Scugog ont été évitées, et les chaussées et ponts ont été réparés. Il reste à faire les travaux nécessaires pour éviter certaines autres sinuosités de la rivière, et la batture en aval de Lindsay continue à obstruer la navigation. On travaille à se procurer des matériaux, et l'on fait d'autres préparatifs pour la construction d'une écluse en pierre à Lindsay, à la place de la vieille écluse en bois de cette ville. La confection de cette écluse et d'un pont convenablement placé, ainsi que l'enlèvement des obstructions ci-dessus mentionnées, et une modique somme pour les améliorations à Pigeon Creek, feront beaucoup de bien, pour le présent, à cette section importante de la province.

L'écluse de Bobcaygean a été faite d'une manière très solide. Les portes en sont construites des meilleurs matériaux, et sont parfaitement étanches, ainsi que les buses d'écluse. On a introduit l'eau dans le canal le 15 du mois dernier.

Le bois nécessaire pour la partie qui reste à faire du pont de Buckhorn est rendu sur les lieux, la charpente est bien avancée, et le pont sera terminé dans quelques jours.

Une partie du bôme qui avait été construit pour guider le bois vers la glissoire qui se trouve à ce pont, a été emportée par la maladresse des conducteurs de radeaux, qui avaient lâché environ 7000 billots vers ce bôme sans prendre les précautions nécessaires. Pour la sûreté du pont, ce bôme devra être replacé avant que le bois quarré et les billots descendent au printemps, et pour plus de sûreté on devrait construire deux caissons ou piliers pour supporter ce bôme. Ces piliers ne dispenseront pas de la nécessité d'exiger l'observation de certains réglemens de la part des personnes qui veulent faire passer leur bois de construction ou leurs billots par la glissoire. Le prolongement de cette glissoire (environ 200 pieds) faciliterait considérablement le passage du bois.

Une modique somme d'argent a été, à la demande pressante de certaines parties intéressées, affectée à l'amélioration de la navigation depuis Healy's Falls, jusqu'au Lac Rice. Ces parties avaient représenté que la somme de £1000 serait amplement suffisante pour cet objet, mais comme on a constaté que ce montant était au contraire absolument insuffisant, il n'a rien été dépensé pour ces améliorations.

Le rapport du surintendant des travaux est ci-annexé. Voir appendice D.

RIVIERE ST. MAURICE.

Les soussignés ayant reçu de personnes considérablement engagées dans le commerce de bois sur cette rivière, des communications qui eurent pour effet de faire surgir des doutes dans leur esprit quant à la nécessité de certains travaux, spécialement aux Grès, recommandés par le ci-devant surintendant des travaux du St. Maurice, et n'étant pas satisfaits de voir qu'une si grande proportion des travaux se fit à la journée, contrairement à leur désir fréquemment répété, et ayant raison de croire qu'on pourrait introduire plus d'économie dans le coût de l'établissement, ordonnèrent qu'aussitôt qu'on pourrait s'assurer des services de M. Merrill, pendant bien des années le surintendant de travaux considérables de la même nature sur la rivière Ottawa, il lui fut donné instruction de faire une étude générale et un rapport des travaux en vue et en progrès sur la rivière St. Maurice.

Ce devoir a été rempli de la manière la plus satisfaisante, et grâce à l'habileté et à l'expérience incomparables de M. Merrill en pareils travaux, les résultats de sa visite ne manqueront pas d'être très avantageux, tant sous le rapport de la nature des travaux nécessaires que sous le rapport du mode d'en conduire la construction. Son rapport est annexé à celui des soussignés. Voir Appendice E.

D'après le rapport de M. Merrill, on verra qu'il concourt pleinement dans l'opinion des fabricants de bois pratiques dont il vient d'être question, en ce sens que pour le commerce de bois, généralement parlant, la glissoire à radeaux des Grès, qu'on était sur le point d'entreprendre, n'est pas nécessaire, et que la somme qu'elle coûterait peut être appliquée ailleurs avec bien plus d'avantage; il est aussi d'opinion qu'à l'avenir, lorsqu'il y aura de grandes scieries d'établies à Shawinigan, une simple glissoire à madriers ou "dalle" répondrait suffisamment aux besoins, au lieu de la glissoire à radeaux, de jetées et autres travaux dispendieux aux rapides des Grès et de la Gabelle.

Quant aux travaux de Shawinigan, M. Merrill est d'opinion que les nouvelles jetées recommandées par Mr. Dawson, et dont la construction avait été donnée à l'entreprise, ne sont pas nécessaires, et en conséquence les travaux ont été suspendus.

M. Merrill, appuyé de l'opinion d'hommes pratiques qui ont fait le commerce de bois en haut des chutes de La Tuque, a de bonnes raisons pour faire voir que le mode d'opérer le passage du bois en cet endroit, tel qu'il a été proposé, n'est pas ce qu'il faut, et que si on veut s'en tenir à ce mode il sera inefficace.

Il recommande à la place la construction d'une glissoire. Un bôme bien dispendieux avait été construit, il y a environ trois ans, en rapport avec les travaux auxquels M. Merrill objecte aujourd'hui; ce bôme n'a été tendu qu'une seule fois, et il n'a servi à rien pendant les deux dernières années. Il peut être utilisé de concert avec la glissoire recommandée par M. Merrill.

Pendant qu'il se trouvait dans cette partie du pays, M. Merrill prit l'occasion de visiter la rivière Vermillon, un grand tributaire du St. Maurice; de chaque côté l'épinette rouge et blanche abonde; et il constate qu'avec la dépense comparativement minime de £1000 pour la construction d'une glissoire, d'un bôme et d'une digue, et avec environ £600 de dépenses, en bas des chutes, pour trois petites digues et pour enlever quelques cailloux, on pourrait ouvrir à l'exploitation la forêt qui borde cette belle rivière.

D'après les informations que les soussignés avaient reçues sur la grande quantité de bois de construction de valeur sur la rivière et les bras du Mattawin, un autre tributaire du St. Maurice, M. Merrill avait instruction d'explorer cette rivière aussi, mais il en fut empêché par le mauvais temps. Il est entendu que l'exploitation se fera dans le cours de l'année.

Les soussignés pensèrent qu'il serait grandement désirable que M. Merrill fût accompagné dans sa visite du St. Maurice par le secrétaire du département. Ce Monsieur, à raison des rapports, états, comptes, etc., qui passent par ses mains, était le plus capable sur le champ de faire l'examen d'un grand nombre de détails qui se rattachent aux comptes et à l'établissement de la rivière St. Maurice, afin de le mettre à même de fournir des renseignements qui n'auraient pas pu autrement être obtenus d'une manière assez complète, pour que l'ordre des soussignés de mettre fin au système du travail à la journée et d'effectuer dans l'établissement toutes les réductions possibles, fut mis à exécution.

Le résultat de sa visite est très satisfaisant ; le système absurde du travail à la journée a été abandonné ; une grande économie a été faite et une réduction de plus de £600 par année est opérée dans la dépense des établissements.

Par l'arrangement adopté aujourd'hui il n'est pas nécessaire d'avoir un gardien spécial au bôme de l'embouchure de la rivière, vu que les devoirs de cette place, ainsi que ceux de la surintendance générale des travaux, seront efficacement remplis sous la direction d'une seule personne.

L'établissement a été débarrassé d'employés inutiles et incapables, et des arrangements ont été faits par le secrétaire pour faire ramasser et vendre une quantité considérable d'articles de tous genres, obtenus aux frais publics, sans qu'il en fut besoin.

D'après le rapport du secrétaire, on peut aussi voir que des bâtisses avaient été érigées à grands frais dans divers endroits, sur des propriétés privées ; il n'y avait eu ni marché de fait ni d'arrangement de conclu pour le terrain sur lequel se trouvaient ces bâtisses. Cette négligence peut entraîner des dépenses qui auraient pu être facilement évitées.

Dans d'autres cas, où les terres n'ont pas encore été concédées par le département des terres de la couronne, il sera nécessaire que des réserves raisonnables soient faites. Pour le rapport de M. Begly, voir Appendice G.

TRAVAUX DU SAGUENAY.

Ces travaux, pour lesquels une appropriation partielle de £3,500 a été faite l'an dernier, consistent en certaines digues de dimensions considérables, au débouché du lac St. Jean, et en une digue et une glissoire à quelque distance plus bas ; ces travaux auront pour effet d'ouvrir à l'exploitation des étendues considérables de terre bien boisées, au tour de ce lac, sur le haut Saguenay et ses nombreux tributaires. Les principales digues sont presque achevées, et l'excavation fait des progrès considérables ; on a aussi commencé à préparer et à rendre sur les lieux le bois pour les glissoires et le reste des travaux. Les différents ouvrages ont été tracés par M. Merrill, qui vient d'en faire récemment l'inspection. Il fait un rapport des plus favorables sur les progrès qu'a faits M. Gagnon, l'entrepreneur, ainsi que sur l'apparence remarquable et solide des ouvrages. Une nouvelle somme de £4,500 sera nécessaire pour compléter entièrement ces travaux, montant presque aussi considérable que celui auquel ils avaient été estimés.

La construction d'un bôme de retenue considérable et puissant à la tête de la navigation, pour ramasser et séparer le bois appartenant aux différents individus qui en feront le commerce plus haut, est indispensable. Le coût, avec les jetées requises, sera d'environ £2,500.

Le seul ouvrage nécessaire pour le flottage du bois depuis le lac St. Jean jusqu'à haute marée, est la construction d'une petite digue en aîle, et le percement d'un chenal à travers une petite pointe rocheuse, au moyen de quoi le bois qui descend du lac, pourrait être aisément ramassé, et pourrait passer sans être exposé comme il le serait si la chose n'avait pas lieu) à de grands dommages et à des retards dans le remous connu sous le nom de "Grand Remous."

LES JETÉES DU RICHELIEU.

Fleuve St. Laurent.

La construction de quelques jetées dans le fleuve St. Laurent, près de la tête du Richelieu, est un sujet qui depuis plusieurs années avait beaucoup occupé l'attention publique. Fréquemment il avait été soumis au parlement par des personnes intéressées dans cette partie du pays, et durant l'avant dernière session, pour se rendre au désir d'un comité de toute la chambre, l'exécutif inséra dans les estimés qui furent alors demandés une somme pour défrayer le coût de ces jetées. A la suite de cela une appropriation fut faite, après quoi des soumissions pour la confection des travaux furent reçues et un contrat passé. Dans le dernier rapport de ce département, il était dit que les progrès faits jusqu'à cette époque avaient été lents et peu satisfaisants ; dans le cours de l'été dernier, les travaux furent repris par l'entrepreneur, et malgré tous les efforts du Département, les travaux continuèrent lentement jusqu'au mois de novembre, alors qu'ils furent entièrement abandonnés par l'entrepreneur. L'ingénieur du département fut immédiatement dépêché, pour faire compléter les travaux avant la débâcle, si c'était possible. Il trouva que la partie des travaux qui avait été complétée était construite d'une manière solide, mais qu'une des jetées avait été placée d'une manière injudicieuse par le surintendant local, ce qui, joint à quelques changements inutiles faits dans les plans par cet officier, aura l'effet d'augmenter les travaux. Le Département n'ayant eu le contrôle des travaux qu'à une époque très avancée de l'année, il fut impossible de terminer la quatrième et dernière jetée.

D'après l'opinion de ceux qui demandent l'érection de ces jetées, elles devront avoir pour effet de faire prendre la glace plus haut, et d'arrêter de cette manière la descente des grands bancs de glace, et par ce moyen empêcher les digues qui se forment de temps à autre en bas dans le rapide ; ces digues ayant pour effet d'inonder de grandes étendues de terre et de causer de grands dommages aux habitans en détruisant leurs fermes, etc.

Jusqu'à quel degré ces avantages seront réalisés, s'ils le sont aucunement, par l'érection de ces jetées, c'est ce que les soussignés ne s'aventureront pas de prédire, vu la grandeur et le nombre des obstacles à rencontrer.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

La hauteur inaccoutumée à laquelle les eaux du lac Ontario se sont maintenues durant tout le cours de la dernière saison a retardé considérablement les réparations qui étaient si nécessaires aux jetées.

La superstructure étant presque toute en ruine et déplacée, il était nécessaire que les réparations fussent commencées à au moins 12 pouces plus bas que le niveau des basses eaux d'été ; en conséquence, la saison était avancée quand les réparations furent commencées, et vers le milieu du mois de novembre une sévère tempête de neige suspendit les opérations qui furent cependant reprises plus tard, de manière à garantir les travaux contre l'action du lac.

L'entrepreneur est occupé à préparer les matériaux et à prendre d'autres arrangements, pour que les réparations puissent être effectuées dans le cours de cette année.

Les hautes eaux empêchèrent pareillement de jeter les fondations du phare fixe en pierre, mais les préparations nécessaires se font pour le construire aussitôt que possible.

Une habitation en brique pour le gardien du phare a été construite à la place de la maison en bois détruite par le même incendie qui a consumé le phare.

Les deux bacs de passage ont aussi été achetés et mis en œuvre.

PRESQU'ILE.

Le caractère général de ce havre important, et la nature et l'étendue des travaux nécessaires pour en faciliter l'accès au trafic de la contrée adjacente et pour en faire généralement un asile pour les vaisseaux qui cherchent à se mettre à l'abri pendant la tempête, furent mentionnés dans le dernier rapport annuel de ce département. Suivant le rapport de l'ingénieur sur ce sujet, les avantages que ce havre est susceptible d'offrir sont très nombreux et très importants ; il porte le coût des travaux requis à la somme de £6,000, mais comme cette estimation n'est basée que sur une étude faite à la hâte, les soussignés n'ont pas jugé à propos de recommander une appropriation avant qu'une exploration plus minutieuse et des sondages (qui ont été recommandés par l'ingénieur) n'aient été faits. Dans l'intervalle il a été pris des mesures pour baliser le chenal actuel, à l'ouverture de la navigation.

HAVRE DE PICTON.

Sur la demande de personnes intéressées dans le commerce et la navigation de cette ville, exposant la nécessité de creuser le chenal depuis le lac jusqu'aux quais, pour permettre aux bateaux à vapeur et autres embarcations d'entrer dans le port et d'en sortir, une somme minime fut portée aux estimés à cet effet et votée subséquemment par la législature. L'étude préliminaire a été faite, ainsi que les sondages, et les cure-môles ainsi que les autres vaisseaux nécessaires sont prêts à commencer les travaux au commencement de la saison.

BAIE WELLER.

En avril dernier, il fut présenté une pétition signée par plusieurs propriétaires de vaisseaux, expéditeurs et autres, exposant "qu'une ouverture de 100 rods de long avec un chenal de 150 pieds de large et de 14 pieds de profondeur s'est, dans l'espace de deux ou trois ans, pratiquée à travers la grève, du lac Ontario à la baie Weller, etc., etc.," et demandant qu'elle soit améliorée de manière à former un havre de refuge pour les vaisseaux, au cas de besoin.

En conséquence d'instructions reçues à cet effet, l'ingénieur du département fit l'exploration de la côte, et il fait rapport que la plus grande partie de la grève, qui primitivement faisait face au côté sud de la baie, composée de sable, et qui séparait la baie du lac, a été enlevée durant l'année passée, de sorte que l'ouverture a maintenant entre trois quarts de mille et un mille de large ; conséquemment, elle ne peut offrir que peu, ou point d'abri, par un vent qui pousserait un vaisseau vers la baie, et quand il ferait une forte brise du sud à l'ouest, il n'y a pas un vaisseau qui une fois entré pourrait en sortir. Il fait voir de plus l'impossibilité, à des frais modérés, de garantir permanemment l'entrée de la baie—et il signale l'existence de deux battures formidables composées de roches, qui se trouvent en ligne directe de l'endroit où elle peut être approchée—ce qui, suivant lui, est une grande objection à ce qu'il soit fait des dépenses pour de semblables améliorations. Finalement, il fait rapport qu'avec un cinquième des dépenses, ce qui serait insuffisant pour faire un havre à cet endroit (s'il y avait quelque possibilité de le faire), on pourrait effectuer les améliorations nécessaires à l'entrée du magnifique havre de Presqu'Isle, qui est bien à l'abri et bien entouré de terre.

Sous ces circonstances, toutes dépenses sur la baie Weller seraient, dans l'opinion des soussignés, très mal-à-propos.

RIVIÈRE DE LA PETITE NATION.

Une pétition a été faite par plusieurs résidants des comtés de Stormont et de Dundas, demandant qu'il soit pris des mesures pour augmenter le volume naturel

d'eau de la rivière de la Petite Nation, et suggérant que la chose serait possible en y introduisant l'eau du St. Laurent, au moyen d'un canal qui serait percé à partir de cette rivière, ou depuis le Rapide des Galops, à travers les townships d'Edwardsburgh et de Matilda, jusqu'au bras sud de la rivière de la Petite Nation,—distance de 7 à 8 milles.

L'ingénieur du département reçut en conséquence instruction d'examiner si le projet était réalisable ; ce qu'il fit aussitôt que divers sujets qui avaient occupé auparavant son attention le lui firent.

Il dit qu'arrivé à l'endroit, le temps n'était pas assez favorable pour faire une étude satisfaisante ; mais il recueillit tous les renseignements possibles sur le sujet.

Il constata que les personnes qui avaient demandé l'amélioration avaient fait niveler la ligne, et qu'il avait été fait un estimé du coût de l'excavation du canal, qui se monte, suivant eux, à £27,375 ; mais vu les taux médiocres sur lesquels cet estimé est basé, ainsi que les omissions qui s'y trouvent, et à raison de la nature rocheuse de la contrée à travers de laquelle les travaux doivent être faits, il est d'opinion que le coût de l'entreprise serait le double du montant de cette estimation ; et comme les bénéfices qui en découleraient seraient d'un caractère purement local, il considère que les frais n'en devraient pas retomber sur le public.

Les soussignés concourent dans cette opinion.

RIVIÈRE RIGAUD.

Le bras principal de cette rivière prend sa source dans la savane de Caledonia, mais on prétend qu'une petite branche de cette rivière s'étend jusqu'auprès de la rivière Nation dont il est parlé plus haut.

Il avait aussi été fait une requête pour que cette rivière fût explorée, dans la vue de constater s'il serait possible, à des frais modérés, d'augmenter son volume d'eau.

L'ingénieur du département fut en conséquence expédié à cet endroit, et il fait rapport que bien qu'il n'ait pas été capable de recueillir des données suffisamment correctes sur le sujet pour faire un estimé, cependant, après les informations qu'il a obtenues, il est d'opinion que les frais de conduire l'eau dans cette rivière ne seraient guère moindres que pour introduire l'eau dans la rivière de la Petite Nation dont il vient d'être question.

RIVIÈRE AUX RAISINS.

L'ingénieur du département reçut aussi instruction de faire une étude de cette rivière, pour un objet et sur une requête semblables.

Il dit que l'idée d'essayer à augmenter le volume d'eau de cette rivière "*est, si la chose est possible, plus extravagante*" encore.

Cette rivière, immédiatement au nord de la ville de Cornwall, est de 15 ou 20 pieds plus élevée que le St. Laurent, à la tête du canal de Cornwall, où les requérants supposaient qu'on aurait pu prendre un approvisionnement d'eau.

SERVICE DES REMORQUEURS AUDESSUS DE MONTRÉAL.

Il n'a pas été fait de plainte contre la manière dont le remorquage a été fait par les entrepreneurs entre Montréal et Kingston durant la dernière saison de navigation. Le contrat étant expiré, des soumissions ont été demandées par avertissement sous l'autorisation du conseil exécutif, pour l'accomplissement de ce service pour les trois prochaines années.

JETÉES EN BAS DE QUÉBEC.

Les diverses jetées construites en bas de Québec sont dans un état très efficace. Il n'a rien été dépensé durant l'année dernière pour les réparations, à l'exception de la jetée de la Pointe aux Orignaux, qu'on a cru nécessaire de protéger contre la glace. Il n'a pas été fait d'appropriation pour l'établissement de petites lumières à l'extrémité de chaque jetée (comme la chose avait été recommandée par le rapport de ce département) ni pour l'érection d'une maison auprès de chaque, afin de loger une personne qui en aurait eu la charge et dont le devoir aurait été de veiller à ce que les travaux ne fussent détériorés par le feu, etc., et de percevoir un droit modique des personnes qui en auraient retiré quel qu'avantage ; en conséquence il n'y a pas encore de lumières, et on n'y perçoit pas de péages.

PHARES EN BAS DE QUÉBEC.

Toutes les bâtisses nécessaires, et les principaux ouvrages aux quatre phares construits sous les ordres de ce département, sont terminés ; les approvisionnements de toute espèce ont été livrés, et tous les arrangements nécessaires pour faire paraître ces lumières à l'ouverture de la navigation ont été faits l'automne dernier, mais on a différé de les allumer afin d'avoir le temps d'en donner avis nécessaire à l'amirauté, au Lloyd, et aux diverses chambres de commerce, etc., des endroits qui font leur trafic par la route du St. Laurent. Une copie de cette note est annexée au présent rapport (Voir Appendice H.)

L'ingénieur du département, qui a fait l'inspection finale de ces travaux en septembre dernier, après avoir énuméré les difficultés inouïes qui s'étaient présentées, et les frais immenses qu'a entraînés l'érection de la plupart de ces phares (à des endroits entièrement inhabités, et d'un accès très difficile) dit que tous les matériaux sont de la meilleure qualité, et que l'ouvrage est partout solide et bien fini ; et à ce sujet il ajoute :— " A la vérité l'on a déployé plus d'attention " et de soin pour ces constructions, dans le but d'en assurer la stabilité, que je " ne pouvais me l'imaginer, en face des nombreuses difficultés à vaincre ; et, " dans mon opinion, l'entrepreneur a non seulement droit à des éloges pour la " manière dont les travaux ont été conduits, mais on devrait lui allouer un profit " raisonnable sur les dépenses, vu que la poursuite des travaux a été bien plus " dispendieuse et bien plus difficile que l'esprit humain n'aurait pu le prévoir."

Les lampes et les appareils d'éclairage, d'après les principes modernes les plus approuvés, et achetés des brevétés à Paris, ont été installés sous la surintendance d'ouvriers amenés de la manufacture pour cet objet. Des ouvriers intelligents de ce pays leur furent associés dans ce service, et aujourd'hui ils en connaissent si bien tous les détails qu'ils sont capables de surveiller l'installation de l'autre appareil qui reste, quand ils en seront requis, et les autres ont été renvoyés en France.

Les lampes et autres articles qui peuvent courir le risque de se détériorer, sont distribués à chaque phare en triplicata. Un coffre contenant tous les outils nécessaires pour faire les réparations, ou pour renouveler quelque partie du mécanisme, est laissé à chaque station, et les gardiens des phares ont été exercés à s'en servir par les ouvriers amenés de France. A part ces articles importants, des approvisionnements de toute espèce pour l'entretien des lumières sont déposés à chaque phare, avec un fonds suffisant de provisions, pour faire face aux besoins en cas de naufrages dans les environs. Les dépenses ont été nécessairement considérables, mais elles seront amplement compensées par la confiance qu'on peut avoir en toute sûreté dans l'efficacité et le fonctionnement régulier de ces phares, qui ne seront pas surpassés par ceux d'aucun pays ; un canon de neuf, avec l'ammunition nécessaire, etc., a aussi été placé à chaque phare : et de plus

l'ingénieur a reçu ordre de prendre des arrangements pour avoir à chaque endroit, en septembre prochain, un sifflet pour les temps de brouillards.

Parmi les divers phares de première classe, énumérés dans le dernier rapport comme étant nécessaires pour bien éclairer le golfe et le fleuve St. Laurent, en sus de ceux déjà construits, les propriétaires de vaisseaux, ainsi que d'autres personnes grandement intéressées, recommandent fortement que les premiers qui seront construits le soient, un, soit au cap Raye, soit à la Pointe Enragée, et un autre au cap Whittle.

Avant d'en ordonner l'érection, M. Page, l'ingénieur, fut envoyé vers la fin de l'an dernier, dans le but d'inspecter les localités avec soin, afin de décider quel serait le site le plus avantageux pour chacun de ces phares—tant sous le rapport des avantages à en retirer, que quant aux facilités offertes pour de bonnes fondations, des matériaux convenables, et le confort des individus qui en auraient la charge plus tard.

Avant d'en venir à une détermination pour le site du phare dans les environs du cap Raye, sur la pointe sud-ouest de Terre-neuve, il examina attentivement la côte depuis le cap Anguille, formant la partie sud-ouest de la baie St. George, à environ dix-huit milles au nord du cap Raye, et aussi jusqu'au port aux Basques, à environ neuf milles à l'est du cap Raye.

Dans toute cette étendue de côte, trois différentes pointes frappèrent l'attention de M. Page, le cap Anguille, le cap Raye et la Pointe Enragée, et après avoir soigneusement examiné les mérites relatifs de chacune d'elles, il a recommandé que le phare soit érigé sur le cap Raye. La pointe la plus avancée du cap a environ deux tiers de mille de large, de l'est à l'ouest; elle est plate et stérile, à l'exception du côté sud-ouest et d'une partie du milieu, qui sont couvertes de petites épinettes; vu de n'importe quel côté, ce cap envisagé avec la terre située en arrière, est très remarquable; près de la rive, il est comparativement bas, mais à environ deux milles à l'intérieur il y a une colline conique appelée "Le Pain de Sucre," d'environ 600 pieds de haut; un peu plus en arrière il y a une montagne qui s'élève encore plus haut, et qui semble être presque perpendiculaire sur le côté nord-est; entre cette montagne et le Pain de Sucre, il y a encore deux autres collines coniques détachées. Par un temps clair on peut les voir à une grande distance.

Les soussignés, désirant beaucoup, dans le choix du site de ce phare très important, consulter les plus hautes autorités, adressèrent une communication au capitaine Orlebar, commandant dans la marine royale, actuellement engagé dans les explorations en voie de progrès dans le golfe St. Laurent. Ce monsieur ne tarda pas à répondre: "Ayant eu ordre des hydrographes de communiquer à votre gouvernement toutes les informations en ma possession sur les sujets qui se rattachent à l'amélioration de la navigation du St. Laurent, je suis heureux d'être en état de vous faire part des observations que j'ai moi-même faites sur le cap Raye. Pour le site d'un phare, je dois avouer que la Pointe Enragée est même préférable au cap Raye, vu qu'elle est le point le plus saillant de la côte, et que le mouillage de la Grande Baie qui est tout auprès offre de plus grandes facilités pour le débarquement des matériaux et des provisions qu'on ne saurait en trouver au cap Raye." En conséquence, il est décidé que le phare sera construit sur la Pointe Enragée. La formation est granitique, et il y a de la bonne pierre et du sable pour la construction des bâtisses dans les environs; on peut aussi y trouver de bonne eau fraîche, et on peut se procurer du charbon à un prix raisonnable.

L'autre phare de première classe qu'on se propose de construire cette année, le sera dans les environs du cap Whittle, qui forme la partie ouest de l'Île du Lac, à la hauteur de la côte du Labrador, à environ 134½ milles dans une direction sud-ouest de l'Isle Greenly, cette île se trouvant immédiatement à l'entrée ouest du Détroit de Belle-Isle, du côté du Labrador.

Il fallut faire une étude bien attentive pour se former une opinion correcte du site convenable qu'il fallait donner à ce phare, et l'objet en vue en plaçant un sur le cap Whittle est surtout de parer aux dangers fréquents que présente cette côte. Dans les notes maritimes du capitaine [aujourd'hui amiral] Bayfield, sur le fleuve et le golfe St. Laurent, cet endroit est décrit comme suit : " La pointe sud-ouest de l'île du Lac offre un grand nombre de dangers, du côté sud et du côté ouest ; les plus dangereux de ces rochers, qu'on appelle rochers " Whittle, sont des rochers à mi-marée et à une distance de 2 $\frac{3}{4}$ milles du cap. Tous ces rochers sont escarpés, avec 20 à 40 brasses d'eau entre les uns et les autres."

Au S. E. quart E., à une distance d'environ six milles et demi du cap Whittle, il y a un autre récif très dangereux, appelé le South-makers'-Ledge, entre lequel et le cap Whittle se trouvent les rochers Cormorans. Tous ces rochers, qui ne sont pas couverts aux hautes eaux, sont si bas qu'il est impossible de les voir sans en être très proche. M. Page fit une étude sur chacun d'eux, c'est-à-dire sur le cap Whittle, le South-makers' Ledge, et les rochers Cormorans, et sur leur position, etc., dans le but de décider quel serait le plus propre à recevoir le phare, afin d'avertir les vaisseaux des dangers à y rencontrer ; et étant d'opinion que plus le phare serait près des battures, mieux ce serait, il décida que le cap Whittle était trop éloigné. A son avis le South-makers' Ledge est trop peu considérable, trop exposé et trop éloigné des rochers Whittle, pour qu'on y puisse construire un phare, d'autant plus que s'il était érigé là les dépenses seraient très considérables. Finalement, il fixa son choix sur les rochers Cormorans qui se trouvent à mi-distance (un mille au nord) entre Southmaker's Ledge et les rochers Whittle. La bâtisse y sera bien moins exposée qu'elle l'aurait été à Southmaker's Ledge, et comme elle sera entre les deux récifs dangereux, elle indiquera mieux les dangers que si elle était placée sur l'une ou sur l'autre, et les bâtisses pour les gardiens supplémentaires pourront être sur une île qui se trouve à environ un mille et demi de là, et avec laquelle il ne saurait être difficile de communiquer, pour se procurer de l'eau douce, etc.

Le choix qu'a fait M. Page du site de cette lumière est conforme à l'opinion de l'amiral Bayfield, comme on peut le voir par un autre extrait de la lettre du capitaine Orlebar : " Quant au Cap Whittle, n'ayant aucune connaissance personnelle de la côte du Labrador, j'en ai respectueusement renvoyé la considération à mon ci-devant commandant, l'amiral Bayfield, et il m'enjoint de dire qu'il croit que la place la plus avantageuse pour un phare serait les Rochers Cormorans, qui se trouvent situés à près de trois milles au sud-est du cap Whittle."

Le coût de l'érection d'un phare en cet endroit, bien que considérablement moindre qu'à Southmaker's Ledge, -erait cependant encore très considérable.

Une communication fut adressée au capitaine Orlebar, M. R., dans laquelle les plans relatifs à la position de ces deux phares lui étaient exposés — et on lui demandait de favoriser le département de son opinion, vû son aptitude à pouvoir former un jugement correct à cet égard pour la raison qu'il était engagé dans une étude hydrographique des côtes dans cette direction.

Les autres phares qu'il est question de construire cette année sont d'une classe inférieure ; l'un sera placé sur la pointe sud-est du "Pot à l'eau-de-vie," l'autre à l'extrémité est du "Grand Pèlerin."

Il est décidé que la petite bâtisse du phare du "Pot à l'eau-de-vie" sera de brique à feu ; la lumière sera placée à environ soixante pieds au dessus de l'eau haute. La bâtisse de celui des "Pèlerins" sera petite aussi et peu dispendieuse ; la lumière de ce phare, du haut de l'île, sera à environ 150 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

M. Page a aussi fait une étude sérieuse dans le but de faire le choix des sites des divers phares mentionnés dans le dernier rapport de ce département comme devant être entrepris dans les années 1859 et 1860 : son rapport général sur tous ces faits sera annexé au prochain rapport de ce bureau.

REMORQUAGE EN BAS DE QUÉBEC.

Ce service a été bien fait durant l'année dernière, et à mesure que l'établissement d'un pareil service devient de plus en plus apprécié, le besoin d'aide se fait sentir davantage ; mais malheureusement, même avec le bonus que la province accorde à l'entrepreneur, il est impossible à ce dernier de faire des profits proportionnés aux déboursés qu'il fait pour faire marcher ses vaisseaux.

A part le remorquage que ces vaisseaux étaient tenus de faire, ils ont aussi rendu de grands services en secourant des navires naufragés ou en détresse.

STEAMERS OCÉANIQUES.

La manière dont ce service a été fait durant l'année dernière, est très satisfaisante et fait honneur aux entrepreneurs sous tous les rapports. L'extrait suivant, pris d'un journal récent, donne, sous une forme condensée, les statistiques exactes sur la ligne durant cette période. "Le nombre de passagers transportés par cette ligne, aller et retour, en 1856, a été de 4,321 ; en 1857 ce nombre a atteint le chiffre de 6,685. La moyenne du passage d'aller en 1856, a été de 12 jours et 3 heures ; en 1857, de onze jours et une heure. La longueur du passage de retour en 1856, a été de onze jours et six heures, mais en 1857 la longueur moyenne du voyage a diminué à 10 jours et 15 heures. L'*Indian* a fait cinq voyages entiers depuis avril jusqu'en novembre, ce qui n'a jamais été fait par un autre vaisseau. L'*Anglo-Saxon* et le *North American* ont fait chacun quatre voyages. Le *Canadian* périt à son premier voyage. Le voyage le plus prompt d'Europe en Amérique fut accompli par l'*Anglo-Saxon* parti le premier juillet, en 9 jours et 13 heures. Le voyage le plus prompt d'Amérique en Europe a été accompli par l'*Indian* parti le 4 juillet, 9 jours et 11 heures ; ce fut le plus prompt de toute la saison. On dit que le service hebdomadaire de cette compagnie, tant de Liverpool que de Québec, commencera dans le cours de l'été prochain ; mais dans tous les cas, il devra commencer, en vertu du contrat avec le gouvernement canadien, pas plus tard qu'au printemps de 1859."

Le tableau suivant contient la date du départ et de l'arrivée, la longueur du voyage, et le nombre de passagers à chaque voyage des steamers canadiens de la mallé, avec la moyenne de leurs passages aller et retour pour l'an dernier, comparée avec la moyenne des passages des autres principales lignes des steamers atlantiques. On remarquera, en comparant les passages d'aller et retour, que les steamers canadiens ont battu toutes les autres lignes à l'exception de la ligne Cunard de New York, et en les comparant avec cette ligne, y compris même les passages rapides du *Persia*, les steamers canadiens ne sont battus que de onze heures par voyage.

STEAMERS.	Départ de Liverpool.	Date de l'arrivée.	Passage.		Nombre de Passagers.	Départ de Québec.	Date de l'arrivée.	Passage.		Nombre de Passagers.
			Jours.	He'rs.				Jours.	He'rs.	
North American (1)	Avril 23	Mai 7	14	1	155	Mai 25	Juin 5	11	7	126
Canadian (2)	Mai 7	Mai 21	13	10	180	Juin 7	Juin 19	11	3	131
Indian (3)	Mai 21	Juin 3	12	11	152	Juin 21	Juil. 2	10	10	139
Anglo-Saxon	Juin 4 & 18	Juin 25	12	2	103	Juil. 5	Juil. 16	10	2	118
North American	Juin 18	Juin 30	11	20	187	Juil. 19	Juil. 30	11	1	164
Canadian (4)	Juil. 2	Juil. 15	12	10	173	Août 3	Août 14	11	19	115
Indian	Juil. 16	Juil. 27	10	19	182	Août 16	Août 27	10	20	134
Anglo-Saxon	Juil. 30	Août 9	10	5	174	Août 30	Sept. 9	9	23	117
North American	Août 13	Août 24	10	12	255	Sept. 13	Sept. 24	11	5	106
Canadian	Août 27	Sept. 9	12	23	212	Sept. 23	Oct. 9	10	10	113
Indian (3)	Sept. 10	Sept. 22	12	9	205	Oct. 11	Oct. 23	10	7	132
Anglo-Saxon	Sept. 24	Oct. 6	11	13	232	Oct. 25	Nov. 5	10	16	123
North American	Oct. 3	Oct. 22	13	9	305	Nov. 8	Nov. 21	12	22	102
Canadian	Oct. 22	Nov. 4	10	12	103	Nov. 22	Déc. 7	12	22	103

(1) 33 heures dans la glace.—(2) 15 heures dans la glace.—(3) 10 heures dans la glace.—(4) 11 heures dans la brume.—(5) 10 heures dans la brume.

Moyenne du passage des steamers canadiens.....	ALLER, 12.20½	—	RETOUR, 11.02	—	24.19½
Moyenne du passage des steamers Cunard pour l'année:					
Service de Boston.....	ALLER, 13.07	—	RETOUR, 11.12½	—	24.19½
Service de New York.....	" 11.22	"	" 11.13	—	23.11
Steamers Collins.....	" 12.16½	"	" 12.08	—	25.00½
Steamers de Brême, [Southampton].....	" 15.00	"	" 14.12	—	29.12

Les soussignés croient qu'il est inutile pour eux d'insister sur l'importance de cette ligne pour les intérêts du Canada, parcequ'elle est parfaitement admise et comprise; mais ils saisissent l'occasion de renouveler leur vif espoir de voir s'établir entre Québec et les provinces d'en bas une ligne qui ferait le trajet de concert avec celle déjà établie.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Cette importante ligne de chemin forme la principale communication par terre entre le Canada et le Nouveau Brunswick; c'est sur ce chemin que les malles entre les deux provinces sont transportées, ainsi qu'une partie considérable des provisions et approvisionnements pour les hommes et les animaux employés au commerce de bois sur le haut St. Jean, la Madawaska, etc.

La longueur du chemin depuis la rivière du Loup sur le St. Laurent jusqu'à la ligne provinciale, est de 63 milles; la plus grande partie traverse une étendue de terres montagneuses et rocheuses, qui présente des obstacles sérieux à la confection d'un bon chemin; et dans les endroits où il traverse une contrée unie, vu la nature du sol et la longueur des cours d'eau qu'il faut percer pour les faire retomber dans leurs cours naturel, l'assèchement de la ligne est très difficile et bien coûteux.

Un grand nombre de ponts, dont plusieurs devront avoir des dimensions considérables, sont nécessaires, et le nombre de ponceaux requis est plus grand qu'ordinaire.

Sur la longueur totale (63 milles), il y a 36 milles d'achevés, aux termes du marché; cinq sont à moitié terminés, et l'abatage et l'essouchage d'environ trois autres milles sont effectués.

La ligne du chemin, telle qu'elle est aujourd'hui en voie de construction, suit l'ancienne route à peu près la moitié de la distance; quant au restant, il devient nécessaire de l'abandonner, afin d'éviter des collines impraticables pour les voitures, d'avoir un meilleur drainage, et de prendre avantage de sites plus sûrs pour les ponts au-dessus de plusieurs rivières et cours d'eau.

Le principe sur lequel le contrat pour le chemin a été passé, était que les travaux devaient se limiter aux plus mauvaises parties de la ligne, c'est-à-dire celles qui en considération de leurs fortes montées et de leur surface couverte de rochers, ou de ce qu'elles passaient à travers des savannes et des marécages non égoutés, étaient impraticables pour les chevaux pendant une grande partie de l'année. C'est sur ce principe que le montant de l'appropriation a été fixé; en premier lieu l'intention était de faire ouvrir la ligne dans tout son parcours (principalement à l'endroit où il fallait abandonner l'ancienne route), en autant qu'il était question de l'abatage et de l'essouchage, d'enlever les roches, d'excaver et de faire des terrassements pour obtenir des niveaux convenables et un bon drainage, et faire des ponts sur toutes les rivières et cours d'eau. Après que ceci eût été effectué on proposa d'entreprendre, après que les fonds nécessaires eurent été accordés, d'améliorer la confection générale d'une extrémité à l'autre et de pierroter ou gravoier les parties du chemin qui en avaient besoin.

Néanmoins, tel que le fait a été mentionné dans le dernier rapport annuel, ce principe n'a pas été strictement suivi, vu que le surintendant donna ordre qu'une partie considérable des travaux fut faite à l'extrémité nord et ailleurs; ces endroits du chemin, à raison de ce qu'ils étaient comparativement praticables,

n'étaient pas mentionnés dans le contrat, et bien que finalement il aurait fallu les améliorer pour pouvoir compléter toute la route, cependant on aurait dû les abandonner jusqu'à ce que la partie qui présentait des obstacles réels au trafic eut été terminée. Cet officier a aussi de temps en temps ordonné divers changements durant le progrès des travaux, qui bien qu'évidemment avantageux au chemin, n'en eurent pas moins pour résultat d'augmenter considérablement la main-d'œuvre et les frais. La position de plusieurs des ponts et terrassements fut aussi changée, et il fit poser des murs en ailes à plusieurs ponts qui, d'après les devis, ne devaient pas en avoir; indubitablement que ces travaux étaient essentiels à la sûreté des ponts, et à l'entretien du chemin à l'avenir. A part ces travaux additionnels il a été fait des réparations constantes à 25 ou 30 milles du chemin après que les travaux requis aux termes du contrat eurent été confectionnés, sur les représentations répétées et urgentes de l'entrepreneur de la malle, appuyé par le maître général des postes. Ces réparations ont été rendues nécessaires pour le passage des voitures lourdement chargées sur la route, se rendant au district où l'on fait du bois; sous ce rapport l'entrepreneur a un droit bien fondé à une indemnité; d'après les soussignés, le mode le plus raisonnable d'en arriver à un règlement est d'envoyer l'affaire à des arbitres.

Les matériaux dont une grande partie de la chaussée de ce chemin est formée sont inévitablement d'une nature périssable, conservant longtemps l'humidité, etc., et disparaissant aisément au frottement, de manière que quand il y en a une partie terminée parfaitement, le passage de quelques voitures chargées, dans les temps pluvieux, le brise complètement et le laisse dans un état aussi impraticable que jamais. Il est donc évident que ces parties du chemin ont besoin d'une couche de cailloutis, soit en pierre, soit en gravier, selon que la chose peut se faire le plus aisément, et il est très à désirer qu'on en recouvre les plus mauvaises parties durant la prochaine saison de sécheresse, autrement le trafic de l'automne démolira le chemin.

Cette voie de communication devient de jour en jour plus importante; le trafic qui s'y fait a considérablement augmenté depuis qu'on a entrepris de l'améliorer, et une fois achevée, il continuera à augmenter dans de grandes proportions

LE CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

Par ce chemin on entend la partie de la voie de communication entre le fleuve St. Laurent et la baie de Gaspé, depuis le St. Laurent jusqu'à la tête du lac Métapédiac, distance d'environ 33 milles. L'exploration et le tracé de la route se font actuellement sous la direction de M. G. F. Baillargé, qui depuis plusieurs années est engagé dans différents travaux importants entrepris sous le contrôle de ce département, et qui a acquis une très grande expérience dans l'art de les tracer et de les confectionner.

A la clôture des travaux du canal de jonction, dont il était l'ingénieur local, il fut choisi pour faire cette exploration, dans laquelle il a fait des progrès satisfaisants, malgré le mauvais temps qu'il a éprouvé.

Par son rapport annexé au présent (voir Appendice I), on verra qu'il a eu à explorer trois routes distinctes avant de pouvoir en choisir une favorable.

M. Baillargé décrit la section de la contrée traversée par la route comme étant partout propre à la colonisation; le sol est d'une très bonne qualité, débarrassé de rochers et de cailloux; il y a aussi de grandes étendues de pays plat, qui ont néanmoins généralement besoin d'être asséchées.

La partie sud de ce chemin (ci-devant Métapédiac) continue depuis Métapédiac sud jusqu'à la baie de Gaspé—une faible appropriation a été votée à la dernière session pour en faire l'amélioration.

Il suit généralement la ligne du chemin de Kempt dont il a été nécessaire d'adopter en grande partie les déviations, afin de rendre la voie de communication plus praticable.

Cette division sud a été tracée par M. Lefévre, qui a eu aussi la direction des travaux, soit pour améliorer certaines parties de l'ancienne ligne, soit pour en confectionner de nouvelles. Les travaux sont conduits judicieusement et d'une manière économique. Ils sont ordinairement donnés à l'entreprise en petits lots aux résidants de la contrée adjacente.

Le chemin de Métapédiac aura l'effet d'ouvrir cette partie de la province, qui a été bien négligée jusqu'à ce jour; il rapprochera les anciens établissements des grandes étendues de terre décrites par M. Baillargé comme étant si favorables à la culture, et en encouragera l'établissement; les pêcheries près de cette côte en retireront aussi de grands avantages.

LE CHEMIN DE MATANE ET DU CAP CHATS.

Lors de la dernière session une somme a été affectée à l'amélioration et au prolongement du chemin de la côte sur la rive sud du St. Laurent, depuis Matane jusqu'au Cap Chats.

La direction des travaux a été confiée à M. Frazer, qui a fait le tracé de la ligne. Les travaux se font d'après le même système que celui adopté sur le chemin de Métapédiac sud. Il a été fait autant de progrès qu'on pouvait s'y attendre, à raison de l'époque à laquelle le chemin fut commencé.

LE CHEMIN DE LA MALBAIE ET DE LA GRANDE BAIE.

C'est la seule ligne de communication depuis la Malbaie, sur la rive nord du St. Laurent, jusqu'à la Grande Baie, le principal établissement du Saguenay,—distance 62 milles.

M. Paschal Bouchard a eu la direction des travaux, et les soussignés ont tout lieu d'être pleinement satisfaits de ses efforts, et de l'étendue et de la qualité de l'ouvrage qu'il a confectionné à si peu de frais.

L'intention n'est pas de compléter le chemin sur une échelle aussi étroite que celle récemment adoptée, vu que le soleil et l'air ne peuvent y parvenir, et il est prouvé que des chemins confectionnés de cette manière et avec des matériaux tels que ceux qui ont servi à cette ligne, se brisent promptement, et que leur entretien est bien plus dispendieux que quand la largeur est assez considérable pour laisser leur surface exposée à l'action du soleil et du vent.

L'objet que M. Baillargé avait en vue en donnant instruction à M. Bouchard de ne pas dépasser 12 pieds de large, était d'ouvrir et de d'essoucher le chemin aussi loin et aussi promptement que possible, de manière à faciliter le transport de la malle dans les établissements.

On peut considérer le chemin comme à moitié fait, en autant que les chevaux et les voitures peuvent y passer.

Le chemin en entier peut être facilement complété durant le cours de cette année pour la somme de £1000, mais il faudrait entre £500 à £600 de plus pour ouvrir les fossés d'une manière parfaite, et faire des rigoles, et pour abattre en certains endroits les arbres afin de donner au chemin tous les avantages du soleil et du vent.

Le rapport de M. Bouchard est annexé au présent. Voir appendice K.

LE CHEMIN DE LA RIVE NORD.

Par ce chemin on doit entendre le prolongement du chemin sur la rive nord du St. Laurent, depuis le comté de Charlevoix par Tadousac, jusqu'à la rivière des Escoumains, distance d'environ 30 milles.

Cette ligne a été explorée et tracée par M. Boutillier, en vertu d'instructions du commissaire des terres de la couronne, et pour faciliter la colonisation et le commerce.

Il y a environ deux ans, £500 ont été appliqués à sa construction. Cette somme est dépensée, et l'on peut considérer qu'un tiers de l'ouvrage est fait; plus de neuf milles de chemin ont été construits d'une manière durable.

Pour cette année £500 y passeront bien, et une pareille somme en 1859 compléterait le chemin jusqu'à la rivière des Escoumains.

Ce chemin sera d'un grand avantage dans les naufrages qui arrivent fréquemment sur cette côte. Un grand nombre d'infortunés matelots, après avoir évité une tombe au fond des eaux, ont péri sur la rive, vu qu'il n'y avait pas de chemin qui put les conduire aux établissements.

GROSSE ISLE.

Il est à regretter qu'on n'ait pas donné plus de stabilité aux bâtisses de la station de la quarantaine à la Grosse Isle, vu que malgré les fortes dépenses qui se font chaque année, elles ont toujours besoin de réparations.

Les dépenses qui ont été faites l'an dernier sont bien moins considérables que d'habitude; elles ne se sont montées qu'à £228 12s. 6d.

Dans un rapport soumis par le surintendant des travaux dans le district de Québec, on voit que la somme de £1053 11s. 8d. est requise aujourd'hui pour diverses réparations, mais en modifiant le devis de ces travaux, les soussignés pourront réduire ce montant d'environ £250. Les travaux ayant été autorisés, des soumissions seront bientôt demandées et les travaux commenceront aussitôt que la saison le permettra.

EDIFICES PUBLICS.

COURS ET PRISONS.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTREAL.

Les améliorations introduites dans les arrangements pour chauffer cet immense bâtisse ont été couronnées de succès, sous l'administration prudente d'une personne expérimentée, à qui on avait donné le soin des fournaies et des registres; la chaleur est plus également répandue, et grâce au système économique que cette personne a adopté dans l'emploi du combustible, il y aura une grande diminution d'effectuée sur le coût de l'année dernière.

La bâtisse continue d'être dans un parfait état de conservation, et il a été encouru peu ou point de dépenses durant l'année passée. Il y a encore grand besoin d'un hangar à bois; et il faudra aussi faire disparaître cette partie de l'ancienne bâtisse qui occupe l'approche projetée de la place Jacques Cartier au Champ de Mars. Il reste encore à terminer le mur d'enclos, et la balustrade en fer en arrière de la bâtisse. Il serait important de constater, si, en vue de l'élargissement projeté de la rue Notre-Dame, il ne serait pas à propos de ne

pas construire le mur et la balustrade immédiatement en face du palais de justice, d'autant plus qu'une terrasse ouverte au niveau de la rue pourrait être préférable à une clôture autour du terrain en avant. Si on adopte cette mesure, de grandes dépenses auront été évitées.

PRISON DE MONTREAL.

Il n'a pas été donné d'autorisation depuis le dernier rapport d'effectuer les améliorations ou les additions à cette bâtisse : l'insuffisance de toutes les améliorations pour une prison convenable a été démontrée dans les divers rapports annuels de ce département. La même chose a aussi été fortement représentée de temps à autre par les grands jurys et par plusieurs juges. Le Dr. Nelson, l'inspecteur des prisons, a exprimé son opinion sur les changements et les additions à faire ; sur quoi les soussignés firent faire un estimé du coût, qui, d'après ce qu'il paraît, monterait à la somme de \$17,736.

Le montant total en disponibilité pour les travaux de la prison, n'est que de \$5,458.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

Ce département a reçu des représentations du juge résidant, et une copie des représentations du grand jury du district d'Ottawa, faisant voir l'état défectueux de la prison de ce district, et exposant que des "réparations considérables" sont requises, entre autres : "Des chambres devant servir d'infirmerie pour les hommes et les femmes ; une chambre confortable pour les débiteurs ; un appartement séparé pour les jeunes délinquants ; une chambre obscure pour les prisonniers indociles, et un espace convenable pour permettre aux prisonniers condamnés aux travaux forcés, d'y remplir leurs devoirs. Le plancher en pierre devrait être recouvert en bois ; il devrait y avoir des latrines aux étages d'en haut, et le mur de la prison devrait être élevé, etc." A l'égard de ces améliorations, le shérif soumit des plans, des estimés et des devis au secrétaire provincial, qui les fit parvenir aux commissaires des travaux publics, lesquels à leur tour les transmittent au Dr. Nelson, l'inspecteur des prisons, avec prière de communiquer aux commissaires son opinion sur les changements proposés.

Cet officier a élevé de fortes objections contre les arrangements intérieurs qu'on avait en vue, et les soussignés sont d'avis qu'elles paraissent bien fondées. Des plans plus propres à atteindre l'objet en vue seront préparés dans ce bureau en temps opportun, pour être mis à exécution au commencement de la belle saison.

PRISON DES TROIS-RIVIERES.

Vers la fin de l'an dernier, une communication fut reçue du protonotaire du district, représentant que certaines réparations au toit étaient nécessaires, et que la municipalité avait demandé la construction d'un trottoir en madriers dans les rues d'alentour, du côté de la prison. Autorisation fut donnée d'effectuer les réparations au toit, mais les dépenses d'un trottoir ne furent pas sanctionnées. Alors des soumissions furent faites pour les réparations, et la soumission la plus basse fut acceptée ; néanmoins, quelque temps après, on découvrit que la personne qui avait ainsi soumissionné était incapable de rencontrer ses engagements, à moins qu'une avance ne lui fut faite ; mais cette démarche n'ayant pas été considérée prudente, la personne ayant la soumission la plus basse ensuite fut demandée.

Des doubles portes en fer ont été fournies pour la voûte dans laquelle sont déposées "les minutes notariées."

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST. HYACINTHE.

Il était dit dans le dernier rapport que le grand jury du district avait représenté cette prison comme trop petite, peu sûre, en ruine et parfaitement hors d'état de servir de prison. L'officier du département eût en conséquence instruction d'en faire l'inspection. Suivant lui, il était besoin d'une somme d'environ £160 pour effectuer les réparations extérieures, et il ajoutait : "Qu'il fallait une somme considérable pour les réparations intérieures, mais que comme la bâtisse était très vieille et bien détériorée, il ne recommandait que les réparations dont il a été parlé plus haut."

Il n'a pas été encouru de dépenses depuis, vu que lors de la passation du nouvel acte de judicature, il fut décidé qu'à part la construction d'une prison convenable et d'une cour dans chacun des nouveaux districts à même les fonds disponibles à cette fin, la reconstruction ou les réparations générales des cours et des prisons seraient autorisées dans les anciens districts, lorsque l'état des édifices actuels l'exigerait, comme à St. Hyacinthe, à Sherbrooke, Kamouraska, etc.

Des plans uniformes pour la construction de prisons sur deux échelles différentes, de manière à faire face aux besoins de chacun des nouveaux districts, sont maintenant en voie de préparation ; ces plans seront faits au point de vue de la santé et de la sécurité des prisonniers, et des objets nécessaires à une prison publique, tels que la ventilation, la classification, l'emploi des prisonniers, etc., en autant que le maximum de la somme autorisée par l'acte le permettra.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SHERBROOKE.

L'état de ces bâtisses a été le sujet de représentations répétées faites par divers grands jurys. Un grand nombre des observations faites, sous le titre de prison et cour de St. Hyacinthe, s'appliquent encore bien plus fortement dans ce cas-ci. Tard dans l'automne, autorité fut reçue de dépenser une faible somme d'argent (£180) pour effectuer les réparations de la prison qui étaient les plus pressantes, et des ordres furent donnés à cet effet au surintendant des travaux, qui représenta qu'à raison de la période avancée de l'année, ils devaient être remis au printemps. La cour a aussi un grand besoin de réparations, mais comme l'étanchement du toit doit nécessairement précéder les réparations du plafond et les autres ouvrages intérieurs, et comme la chose ne peut se faire à cette saison, le tout a été inévitablement ajourné au printemps. Les soussignés sont d'opinion que la cour est susceptible de pouvoir être installée pour la transaction des affaires judiciaires du district, mais à des frais considérables, vu qu'à raison de la nature du terrain, sur lequel elle a été construite, la bâtisse a été grandement endommagée par l'action de la gelée ; pour y remédier il faudra encourir de grandes dépenses.

La prison, à raison de son plan défectueux dès l'origine, et son mode de construction, et son état de ruine actuel, devrait être, dans l'opinion des soussignés, condamnée *in toto*, et on devrait ordonner qu'une nouvelle bâtisse fut érigée. Dans l'intervalle la faible somme qui devra être dépensée sera employée au printemps de la manière la plus avantageuse possible. Lorsqu'on aura décidé de construire une nouvelle prison, il sera nécessaire d'obtenir un site convenable et suffisant, vu que le terrain sur lequel se trouve la prison actuelle, à part le désavantage d'être entouré des deux côtés par des rues publiques, est si rétréci (n'ayant que 128 pieds sur 97) qu'il n'y a pas moyen d'y établir de promenades, etc.

PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

Une dépense de \$300 a été faite par les commissaires pour restaurer la salle et les appartements, récemment occupés par la commission de la tenure

seigneuriale, à leur état primitif de chambres d'audience, avec de nouveaux sièges pour les juges, etc.

PRISON DE QUÉBEC.

Il n'a rien été fait autre chose sur cette bâtisse que le planchéiage de la cour, la pose des égouts, de clôtures et de trottoirs autour du terrain.

Le surintendant recommande qu'on abatte et reconstruise les latrines des prisonniers le printemps prochain, vu que le mur n'est plus susceptible d'être réparé.

Les plans pour la nouvelle prison projetée sont entre les mains des commissaires, qui attendent la décision maintenant pendante entre eux et les autorités militaires, au sujet d'un échange de terrain pour un site qui ne nuira pas à la défense de la forteresse.

PRISON ET PALAIS DE JUSTICE DE KAMOURASKA.

Il a été dépensé sur cet édifice défectueux, peu sûr, et disproportionné sous tous les rapports à l'objet auquel il sert, une somme de \$400, pour abattre et reconstruire d'une manière plus sûre un mur intérieur pour séparer les cellules du bureau du protonotaire, et pour empêcher les relations entre les hommes et les femmes. La bâtisse actuelle était d'abord une maison privée de dimensions modérées, et ne saurait jamais porter décemment le nom de palais de justice et de prison.

SITES DES PRISONS ET DES COURS DE JUSTICE DANS LES NOUVEAUX DISTRICTS.

On est en voie de choisir et fixer des sites pour les diverses prisons et cours de justice qui devront être érigées dans les nouveaux districts sous le dernier acte. Comme la chose a déjà été répétée, il se prépare des plans de deux classes, pour faire face aux besoins actuels ; ces plans sont faits de manière à pouvoir être agrandis par la suite quand l'augmentation de la population pourra le justifier.

DOUANES.

DOUANE DE QUÉBEC.

L'ensemble des travaux de cette bâtisse, jusqu'au point où ils sont rendus, a été fait de la manière la plus solide et la plus recommandable, et les matériaux qui ont été employés, sont de la meilleure qualité possible.

Au lieu d'asseoir les fondations sur le roc à quelques pieds au-dessous du niveau de l'eau, comme on l'avait cru possible, il fut jugé nécessaire d'excaver à une profondeur considérable, et de jeter des fondations artificielles ; pour en arriver là, tout en donnant de plus grandes dimensions aux murs et en se servant de ciment pour la maçonnerie, ce qui était inévitable, il fallut nécessairement encourir un grand surcroît de dépenses. Ce surcroît de dépenses ainsi qu'une autre somme qu'il fallut payer pour un nouveau site, eût l'effet de tellement diminuer l'appropriation faite pour l'érection de la bâtisse, que la balance disponible qui restait était tout-à-fait insuffisante pour la terminer. Sous les circonstances, un ordre en conseil fut passé le 21 janvier 1857, ordonnant la suspension des travaux, et en conséquence ils n'ont pas été repris depuis.

Il a été fait plusieurs suggestions qui ont été prises en considération pour diminuer les frais de bâtisse, parmi lesquelles il y avait une proposition d'omettre tous les ornements d'architecture des façades, mais cette économie ne pouvait se réaliser que sur une très petite échelle, vu l'état des travaux, d'autant plus que la plus grande partie de la pierre ornementale avait été livrée ou préparée. Une autre suggestion fut celle de substituer du bois à la maçonnerie dans les quais et les marches du débarcadère en face de la bâtisse, et de limiter considérablement l'étendue de terrain qu'on avait eu l'intention de remplir autour de la bâtisse. Ces suggestions peuvent être réalisées, mais en sacrifiant l'apparence et les commodités de l'édifice.

Une autre suggestion fut d'adapter une partie de la bâtisse à un bureau de poste, de manière à ce que l'appropriation qui avait été votée pour l'érection d'un nouveau bureau de poste pût être employée à l'achèvement de la bâtisse, et conformément à un ordre en conseil à cet effet, les plans furent soumis au maître général des postes, afin qu'il pût décider quels seraient les appartements qui conviendraient le mieux à la transaction des affaires du bureau de poste. Les soussignés n'ont pas encore reçu cette décision, et les travaux demeurent dans le *statu quo*, excepté que les murs en brique du rez-de-chaussée souffrent de l'humidité et sont exposés aux gelées.

Le coût définitif de la bâtisse, en autant qu'il a été possible de le constater, sera d'environ £57,144 19s 1½, savoir :

Prix du terrain.....	8000	0	0
Montant du contrat pour la bâtisse.....	39975	0	0
Montant des extras, jusqu'au 5 octobre 1857.....	9160	19	1½
	£57144	19	1½
Montant de l'appropriation et de l'ordre en conseil.	36099	0	0
Déficit	£21045	19	1½
Si partie de la bâtisse est consacrée à un bureau de poste, et si l'appropriation à cet égard est cédée à la bâtisse.....	15000	0	0
	£6045	19	1½

La somme qu'il faudrait donc voter en sus serait de £6,045 19s 1½.

Dans l'aperçu qui précède, on a porté le montant entier du contrat, vu que la déduction qui en serait faite, par les épargnes qui seraient faites en ne construisant pas la coupole, etc., ne feraient guère plus qu'indemniser l'entrepreneur, pour la suspension de l'ouvrage et les dommages causés à ses matériaux, etc.

Néanmoins, les soussignés, se croient obligés d'exposer qu'ils craignent que le site de la douane soit très mal vu par ceux qui ont des affaires à transiger au bureau de la poste.

DOUANES DE MONTREAL ET DE TORONTO.

Les édifices se trouvent respectivement dans le même état qu'ils étaient lors du dernier rapport, et les soussignés n'ont rien à ajouter aux observations qui y sont faites à leur endroit.

DOUANE DE KINGSTON.

Les travaux de construction de l'édifice avancent rapidement et d'une manière tout-à-fait satisfaisante. La couverture et les chassis ont été posés avant l'hiver, et il est maintenant prêt à recevoir le plâtrage.

Comme d'après le contrat le site a été changé, il faudra l'entourer d'un mur bas surmonté d'un treillage en fer.

DOUANE D'HAMILTON.

Conformément à un ordre en conseil, ce département avait fait faire le plan et les devis estimatifs de cette bâtisse. Quelques temps après, on s'aperçut qu'ils étaient faits sur une échelle plus grande et plus dispendieuse qu'il n'était nécessaire.

On fit alors une appropriation pour couvrir le coût d'une bâtisse moins considérable, pour laquelle on fit faire un plan, dont le coût de l'exécution ne devait pas excéder le montant de cette appropriation, et l'on se procura le bois nécessaire pour la bâtisse afin de le faire sécher avant de l'employer; mais comme bientôt on vint faire des objections et des remontrances contre la mise à exécution de ce plan réduit, toute action ultérieure a été ajournée jusqu'à ce que la question fut décidée d'une façon ou de l'autre.

BUREAUX DE POSTE.

POSTE DE QUEBEC.

Il est fait mention de cette construction au chapitre de la douane de Québec.

POSTE DE MONTREAL.

L'année dernière ce département n'a fait aucune dépense sur cet édifice.

POSTE DE KINGSTON.

Les travaux avancent d'une manière rapide et très satisfaisante, et l'on s'attend qu'ils seront achevés dans le délai du contrat. On croit qu'il faudra une autre fournaise pour réchauffer suffisamment la bâtisse. Il faudra aussi un hangar à bois, qu'on a oublié d'inclure dans le contrat; le coût n'en peut être que minime.

POSTE DE TORONTO.

On n'a fait que peu de dépense sur cet édifice dans le cours de l'année dernière. Le tout consiste dans quelques changements faits au guichet de distribution, et dans d'autres petits arrangements intérieurs, etc.

POSTE D'HAMILTON.

Depuis la date du dernier rapport il a été encouru ici une dépense d'environ £75, tant pour augmenter les moyens de chauffage que pour d'autres petites réparations et changements à l'intérieur.

POSTE DE LONDON.

Cet édifice projeté se trouve à peu près dans les mêmes circonstances que la douane d'Hamilton. Le plan avait été dressé à peu près dans le même style et

sur la même échelle que celui de l'édifice en construction à Kingston. Lorsqu'on vint pour le faire approuver, on le trouva plus dispendieux qu'il n'était nécessaire ; en conséquence on demanda une appropriation d'un montant limité, et après l'avoir obtenue, on fit un autre plan dont le coût ne devait pas dépasser le montant de la somme appropriée.

Finalement cependant, on a pensé que par rapport au caractère et au style des édifices qui se trouvent dans le voisinage immédiat de l'emplacement, et pour rendre le service de la poste de la cité plus facile et plus convenable, il fallait un édifice d'un caractère plus relevé. L'affaire en est là.

HOTEL DU GOUVERNEMENT ET BUREAUX PUBLICS, TORONTO.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

La dépense de l'année dernière comprend les réparations faites aux égouts, les améliorations de drainage, un mai neuf, des changements dans la serre et des réparations de différentes sortes à l'intérieur.

BUREAUX PUBLICS.

Dans les bureaux du conseil exécutif, du secrétaire provincial et du registraire : de nouveaux chassis aux fenêtres, des réparations aux toitures, des cloisons neuves, des portes à panneaux, des échelles de toit, des armoires et des casiers, des planchers neufs, des ventilateurs, de nouveaux tambours, une bibliothèque en noyer noir et une presse pour le département en loi de la couronne, et diverses réparations, forment les items de la dépense encourue.

Dans le département de l'inspecteur général : on a construit un nouveau hangar à bois, de 75 pieds de long, et l'on a fait une nouvelle porte et des cloisons neuves, des armoires et des casiers, des patères, diverses réparations aux jalousies, aux clôtures, etc.

Dans le département du receveur général : il a fallu de nouvelles portes vitrées et à panneaux, des boîtes à bois, des perrons, des tuyaux à eau, un évier, de nouvelles armoires et casiers, y compris l'érection et le planchéiage de hangars à bois et à charbon, ainsi que divers autres ouvrages.

Dans le département des terres de la couronne : on a fait poser de nouveaux chassis doubles en plein-cintre, des ventilateurs dans le toit, des portes neuves, des chassis vitrés, de nouvelles cloisons, des armoires, des casiers, etc., des portes en flanelle verte, et l'on a fait divers autres changements et réparations de différentes espèces.

Dans le bureau général des postes : de nouvelles armoires pour les papiers, de nouveaux volets aux fenêtres, et des tablettes avec cases, etc.

Dans le bureau d'agriculture et dans le département de l'adjutant général : des armoires neuves et réparations d'armoires, des réparations à la toiture, l'étayement des pignons de l'édifice, une porte neuve et un tambour, des presses à papiers, etc.

Dans le département des travaux publics : des réparations au toit, aux escaliers, aux tuyaux à eau, de nouvelles latrines, un manteau de cheminée, un tambour extérieur, et du treillage en avant et en arrière de la bâtisse.

ECOLES NORMALES ET MODELES.

QUEBEC ET MONTREAL.

Ces édifices sont maintenant sous le contrôle et la direction du surintendant de l'éducation pour le Bas-Canada. Il a été fait quelques petites dépenses à la réquisition de cet officier, principalement pour des ouvrages de plombier.

HOPITAL DE LA MARINE, QUEBEC.

Les malades qui occupaient les chambres de l'ancienne bâtisse ayant été transportés, il y a quelque temps, dans l'aile neuve, on a pu profiter de l'occasion de ce déménagement pour peindre, réparer et nettoyer ces salles comme il faut.

Dans le rapport annuel de 1855, on représentait qu'il fallait faire ici des réparations, des additions et des améliorations qui pourraient coûter environ \$12,096. Dans le rapport de l'année suivante, on a donné le détail des progrès qu'avaient faits ces travaux, et l'on y disait qu'il était indispensable d'y faire quelques nouvelles modifications, qui ont dû nécessairement être effectuées en même temps que les ouvrages qui étaient déjà recommandés et prévus. Il s'agissait principalement de la reconstruction des quais qui protègent la propriété contre l'action de la marée, et d'un débarcadère flottant que l'officier médical recommandait pour faciliter le débarquement des malades et des estropiés,—de l'érection d'une nouvelle infirmerie pour les fiévreux, et l'enlèvement de l'ancien abri,—de l'exhumation des corps du vieux cimetière,—d'entourer convenablement le terrain de clôtures et de murs, avec tourniquets, etc. Le coût de ces réparations excèdera la somme appropriée, d'environ £350.

ABRIS A CANONS.

Les hangars qui servent d'abri et de lieu de sûreté à l'artillerie de campagne des volontaires, aux attelages et à leurs armes légères, etc., dont il est fait mention en détail dans le dernier rapport, comme étant en cours de se faire, à Québec et à Toronto, ont été achevés, et depuis, il n'y a été fait qu'une faible dépense. A Hamilton, on a acheté un emplacement pour un hangar, et l'on y a érigé une bonne bâtisse en brique, dont le coût, y compris le prix du terrain, s'élève à \$5,012.

EDIFICES DE LA LEGISLATURE.

TORONTO.

La dépense qui a été faite dans le cours de l'année dernière sur ces bâtisses, a été nécessitée principalement par le mauvais état de la toiture qui faisait énormément de l'eau partout. Pour remédier à cela, aussi bien que pour diminuer jusqu'à un certain point les chances de feu provenant des étincelles qui tombaient sur une si grande surface de couverture en bardeaux, il fut donné ordre de couvrir l'édifice en ciment galvanique patenté de McIntosh.

On avait pendant quelque temps entretenu des doutes quant à la suffisance de la charpente du toit et à son assemblage avec les plafonds, etc., doutes qui ont été pleinement confirmés dans le cours des travaux de toiture qu'on avait don-

nés à l'entreprise au propriétaire de la patente. D'après les conditions du contrat, le vieux bardeau devait être enlevé, et les planches du toit rejointoyées et recouvertes de la préparation galvanique brevetée. L'entrepreneur était tenu, sous une pénalité, de prendre toutes les précautions nécessaires, et d'avoir toujours de prête une quantité suffisante de préart, etc., pour empêcher que la pluie ou l'humidité ne causassent quelque dommage à l'édifice dans le cours des travaux, et dans le cas où cela arriverait, il était obligé de tout réparer à ses propres frais. Cependant, malgré les remontrances réitérées de ce bureau et les avis qu'il crut devoir donner de temps à autre à l'entrepreneur pour lui reprocher la lenteur qu'il apportait dans l'exécution de ses travaux, ces derniers n'en avançaient pas mieux. Sur ces entrefaites l'entrepreneur mourut, et, comme le temps pressait, que le toit était encore loin d'être étanche et qu'il restait à lui donner une autre couche de ciment, et vu que tous les jours l'exécutif faisait demander quand il pourrait compter que l'édifice serait prêt à recevoir la législation, on fut obligé de confier l'achèvement de l'ouvrage à d'autres mains, et le nouvel entrepreneur l'a terminé en aussi peu de temps qu'il a été possible.

Par la négligence du premier entrepreneur et son inattention à remplir ses engagements, plusieurs parties du plafond des deux chambres ont souffert considérablement de la pluie, tellement qu'il a fallu les renouveler. En le démolissant on s'est aperçu qu'en général le plafond, et surtout les corniches, offrait assez peu de sûreté, qu'on crut devoir les faire examiner bien particulièrement, ainsi que le toit, par un architecte de grande réputation de cette cité, conjointement avec un officier de ce département. Leur rapport fit voir qu'en conséquence de leur mauvaise construction primitive, le plafond et les corniches étaient dans un état dangereux, faute d'être suffisamment supportés,—que quelques-unes des principales pièces du toit même étaient fendues, qu'elles pliaient et menaçaient de céder,—que les corniches (dont chaque pied courait pesait en approchant 100lbs,) ne tenaient au mur que par la seule force de cohésion du plâtre, ayant été posées sans la précaution ordinaire des consoles, etc., et que, vu l'affaissement continu des pièces de toit, l'adhésion du plâtre devenait de jour en jour moins rassurante. Il fallut donc enlever immédiatement ces corniches, pour les remplacer par de légères moulures, et tarauder et renforcer la charpente du toit au moyen d'équerres, de liens, etc.

On a pris avantage de la nécessité qu'il y avait d'abattre les plafonds, pour augmenter considérablement les moyens de ventilation dont le besoin se faisait si vivement sentir. Dans les circonstances ci-dessus détaillées, on peut presque considérer comme providentiel le dégât dont la négligence de l'entrepreneur a été la cause, en laissant pénétrer la pluie jusqu'aux plafonds. Si cela ne fut pas arrivé, on n'aurait pas constaté le mauvais état de cette partie du comble, et, en toute probabilité, il serait arrivé quelque accident sérieux.

Les autres dépenses faites sur ces bâtisses consistent dans quelques changements faits aux fournaies et aux tubes à air chaud, pour se conformer aux règlements des compagnies d'assurance contre le feu,—dans l'amélioration des égouts et du drainage en général,—dans l'augmentation des moyens de ventilation dans les ailes de la bibliothèque,—et dans diverses réparations. Il serait grandement à désirer qu'on eût le pouvoir de prendre les moyens de pourvoir la place d'une plus grande quantité d'eau. Il s'y trouve bien plusieurs grandes citernes, placées avantageusement, mais le tuyau qui amène l'eau du dehors est de très petite dimension, et l'on croit qu'il ne suffirait pas dans le cas d'un incendie.

 ASILE DES ALIENÉS.

Le toit de la succursale temporaire de l'asile des aliénés, sur le terrain de l'université, a été mis parfaitement à l'épreuve de l'eau, et l'on a fait quelques petites dépenses en clôtures autour du bâtiment.

Le département a fait l'acquisition d'un bon emplacement pour l'asile des aliénés criminels, près de Kingston, en rapport avec le pénitencier provincial, et l'on est à dresser un plan, sur une échelle modérée, d'un bâtiment propre à l'usage auquel il sera destiné.

 ETUDES ET RELEVÉS.

Les soussignés avaient cru et espéraient pouvoir donner, sous ce chapitre, le résultat, dans tous ses détails, de l'étude qui a été confiée à M. Shanly, et qui avait été ordonnée dans le double but, 1o. de déterminer la praticabilité et le coût probable d'une voie de communication par eau, non-interrompue, depuis Montréal jusqu'au lac Huron, par la route de l'Ottawa, du lac Nipissing et de la rivière des Français, et de déterminer, par rapport à la profondeur d'eau, etc., l'échelle qui devait être adoptée, eu égard aux accidents de la contrée; 2o. de s'assurer de la meilleure route pour un chemin de fer qui partirait de quelque point sur le lac des Chats, ou plus haut, pour aller à la baie Georgienne, soit en suivant les vallées ou en passant près des rivières et des lacs en question, soit en suivant une ligne plus directe;—cette reconnaissance devant embrasser une étude générale de la nature du pays par où devrait passer la ligne, pour savoir s'il est propre à la colonisation, etc.

Mais comme les documents et les détails indispensables pour faire un tel rapport n'ont pas encore été fournis, les soussignés sont dans l'obligation de le remettre à une autre époque.

M. Norman, sous la direction de ce département, a fait une excellente étude très circonstanciée de la partie de l'Ottawa qui embrasse le rapide des Chats. D'abord, cette étude avait été ordonnée dans le but de constater l'étendue des pouvoirs d'eau qu'offrent ces rapides, et la meilleure manière de les rendre propres à l'exploitation; mais dans le cours des opérations il fut tiré plusieurs lignes de niveaux, et l'on a compris dans l'objet de l'étude cette partie de la rivière qui s'étend du lac Chaudière au lac des Chats, de manière à la rendre de quelque importance pour la navigation et pour d'autres fins en général.

M. Norman mérite beaucoup d'éloges pour avoir, en si peu de temps et avec un personnel si limité, complété un travail aussi considérable et aussi exact. Son rapport est donné ici en appendice. Voir appendice L.

M. Slater a aussi reçu des instructions de ce bureau pour faire un relevé, (qu'il a commencé à l'heure qu'il est,) de la rivière en général, en étudiant en même temps les battures et les endroits les plus convenables pour y placer des lumières et des falots, afin de rendre plus facile la navigation entre Ottawa et Lachine.

Les résultats des études faites par ces deux messieurs, que l'on va pouvoir avoir sous peu de temps maintenant, et qui auront respectivement coûté si peu à la province, avec celui des relevés faits depuis Ottawa jusqu'au lac Chaudière par M. Gallway, sous la direction de l'ingénieur du département, vont mettre les soussignés en état de soumettre un rapport général, [avec une estimation du coût probable,] sur le meilleur mode d'améliorer la navigation de l'Ottawa, depuis Lachine jusqu'au Portage du Fort, et ils espèrent avec confiance que l'étendue et la nature des renseignements qu'ils attendent des diverses personnes qui ont

été employées depuis le mois d'août 1856 sur le haut Ottawa, etc., lorsqu'ils auront été fournis, en y joignant les cartes, les profils et autres détails si précieux qu'on a obtenus sous la direction de Sir William Logan, suffiront pour servir de base à un rapport sur la praticabilité et la meilleure manière d'ouvrir une route de navigation jusqu'au lac Huron, auquel on pourra se fier, et que l'on fera accompagner d'une estimation approximative de ce que devra coûter cette longue voie de communication.

Les soussignés savent qu'il y a eu un peu de mécontentement de manifesté à l'occasion de la suspension des opérations de l'étude de la partie de la route qui se trouve au-dessus du Portage du Fort, mais ils se croient pleinement justifiables d'avoir recommandé cette suspension, vu que la totalité des fonds votés, [£15,000], était dépensée, et qu'on estimait encore à £40,000 la somme nécessaire pour achever les études,—qu'il aurait fallu entrer dans les détails [aussi inutiles que dispendieux], de l'étude telle que conduite sur les derniers temps,—et qu'ils entretenaient l'espoir de se mettre, à l'aide des documents ci-dessus mentionnés, en état d'exposer toute l'affaire à votre excellence d'une manière suffisamment claire et explicite, tant sous le rapport de la praticabilité que sous celui du coût, pour permettre d'en venir à une décision sûre quant à l'opportunité d'entreprendre l'ouvrage; et dans ce cas, la suspension momentanée d'une étude qui aurait entraîné de si grandes dépenses en la poursuivant sans délai, n'aura nullement l'effet d'en retarder l'exécution ni de prolonger le temps qu'il faudra pour compléter les travaux.

Le tout respectueusement soumis.

CHARLES ALLEYN,

Commissaire en chef des travaux publics.

HAMILTON H. KILLALY,

Assistant commissaire des travaux publics.

Département des travaux publics,
Toronto, 8 mars 1858.

No. 1.

ETAT des travaux du Canada sous le contrôle du département des travaux publics, et qui produisent un revenu, indiquant le coût de la construction, sous la direction de ce département, jusqu'au 1er janvier 1858,—les dépenses de l'année 1857,—aussi les frais de réparations et d'administration.

Travaux.	Frais de construction, jusqu'au 1er janvier 1858.	Dépenses faites en 1857, comprises dans la colonne précédente.	Frais de réparations et d'administration en 1857.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
<i>Canaux.</i>			
Welland	1094099 17 1	16988 14 3	27157 6 2
<i>Canaux du St. Laurent.</i>			
Lachine	493626 16 10	4351 4 9	8415 1 4
Beauharnois	384375 7 8	3442 3 2	5403 9 8
Cornwall	113115 2 7	2535 11 4	4173 0 5
Williamsburg	272418 7 2	1195 13 5	} 2041 17 1
De Jonction	52307 16 8	5932 5 4	
Dépenses générales	18403 12 4	434 17 8	.....
Canaux de l'Ordonnance .....	.....	.....	8113 4 3
Des Chats	60278 18 8	3500 0 0	.....
Des Chats et Chaudière	618 4 3	618 4 3	.....
Chambly	16863 6 3	.....	4078 9 6
St. Ours	38256 18 3	37 10 0	2335 7 11
St. Anne	26939 2 11	1372 0 3	244 12 3
Baie de Burlington	60302 0 7	931 10 0	.....
Navigation intérieure de Scugog	19825 19 1	10339 6 11	30 0 0
<i>Glissoires, Ecluses, &c.</i>			
Ottawa	125621 19 9	5891 13 8	3413 11 8
St. Maurice	57951 2 2	5835 5 7	2363 5 6
Trent	38025 19 0	.....	229 13 11
Saguenay	2040 18 2	2040 18 2	.....
<i>Havres.</i>			
Port Stanley	54132 3 6	6582 1 8	.....
Port Bruce	537 0 0	537 0 0	.....
Lac Huron	14720 6 6	4790 11 4	.....
	£2994960 19 5	£27456 11 9	£67998 19 8

No. 2.

ETAT des travaux du Canada, sous le contrôle du département des travaux publics, et qui ne rapportent aucun revenu, indiquant la somme dépensée sur iceux jusqu'au 1er janvier 1857, et la dépense depuis cette date jusqu'au 1er janvier 1858.

Travaux.	Dépenses jus- qu'au 1er janvier 1857.			Dépenses jus- qu'au 1er janvier 1858.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Edifices publics, loyers, réparations, etc.	43797	14	11	7199	19	9
Edifices parlementaires, Toronto	63531	13	11	1339	14	0
Hôtel du gouvernement, do				1373	3	1
Douane, do	1139	9	11	60	0	0
Poste, do	6532	14	1	463	16	3
Palais de justice, Montréal.....	69112	16	3	3734	18	8
Douane, do				226	18	2
Prison, do				315	18	0
Hôpital de Marine, Québec.....	13923	3	5	3107	19	2
Douane, do	20976	5	7	15002	4	6
Prison et palais de justice, Québec.....	3331	0	11	308	3	8
<i>Fleuve St. Laurent.</i>						
Bateaux remorqueurs, haut St. Laurent.....	27162	14	11	6272	11	2
do bas St. Laurent	61873	15	7	13396	2	7
Débarcadères	185905	18	11	6337	1	2
Emigration	3125	5	0	1429	2	1
<i>Phares.</i>						
Phares en bas de Québec.....	69915	13	11	16324	2	10
Appareils pour les phares en bas de Québec.....	10840	0	0	2810	10	10
Phares (nouveaux) en bas de Québec.....				3858	10	0
Phare de la pointe Pelée	3213	12	9	3733	15	0
Phare de l'île aux Serpents.....				663	5	7
Phare de la baie de Quinté				19	4	6
Phares, lac Huron	19302	4	7	9191	8	11
Appareils pour les phares, lac Huron.....	9036	9	8	8251	5	2
<i>Hamilton.</i>						
Poste.....	12197	17	6	715	15	7
Douane	2215	2	9	267	0	0
<i>Kingston.</i>						
Douane	2269	14	4	3891	5	8
Poste	2512	0	10	4632	0	10
Asile des aliénés	653	3	4	14	1	3
<i>Chemins.</i>						
Du Canada au Nouveau Brunswick	11517	12	0	14179	14	2
De Métapédia.....				1500	0	0
De Malbaie à Grande Baie.....				500	0	0
De Longueuil à Chambly				200	0	0
De St. Denis au Cap Chats.....				2000	0	0
De Marmora.....				400	0	0
D'Hamilton à Brantford				17	18	1
Vapeurs océaniques.....	50787	19	11	10120	5	7
Translation à Toronto.....	43223	6	1	1024	11	0
Translation de l'administrateur à Toronto et retour à Montréal				889	3	0

No. 2.—(Suite.)

Travaux.	Dépenses jus- qu'au 1er janvier 1857.			Dépenses jus- qu'au 1er janvier 1858.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Miscellanées.</i>						
Arbitrages.....	70181	10	4	4329	19	11
Etudes et relevés en général.....	5406	8	9	1310	9	6
Édifices parlementaires, Québec (par suite de l'incendie).....	207	7	9	16	13	4
Relevé de la ligne frontière, Canada et Nouveau Brunswick.....	8280	12	8	32	12	8
Réclamations, canal Chambly.....	285	14	5	31	16	10
Observatoire, Québec.....	1	7	0	55	13	6
Observatoire, Toronto.....	3462	18	7	8	4	8
Asile des aliénés pour les femmes, Toronto.....	2314	14	6	176	19	8
Cure-môles, pompes à vapeur, etc.....	3019	10	8	220	19	8
Draguage du détroit, et pont neuf, lac Simcoe.....				2034	11	6
Draguage à Picton et à Presqu'île.....				68	17	6
Arsenal de Montréal.....				35	7	6
Abris à canons, Hamilton.....				1002	15	11
do Québec.....	396	9	1	705	1	6
do Toronto.....	869	0	4	29	0	10
Améliorations, navigation de l'Ottawa.....	933	17	11	284	5	11
do do rivière Thames.....				306	3	0
Maison de la Trinité, Québec.....	2000	0	0	2000	0	0
Rapide du Richelieu, améliorations.....	26	10	0	1719	8	1
Exploration de l'Ottawa.....	5007	8	7	9598	2	1
Terrains de l'avenue du collège.....	624	18	0	258	9	6
Ecole normale, Montréal.....	121	14	11	1232	9	2
do Québec.....				1741	4	1
Communications avec la Rivière Rouge.....				1151	2	9
Visite du gouverneur général dans l'Ottawa.....				371	14	4
Poste de London.....				2163	0	0
Améliorations aux ponts des rivières du Nord et Petite Nation.....				257	0	0
Abordage des steamers canadiens.....				50	0	0
Protection des pêcheries du golfe.....				534	0	0
Plans pour les édifices publics.....				1260	1	0
Département des postes.....				32	10	0
Jetée de L'Orignal.....				250	0	0
Palais de justice d'Aylmer.....				1	5	0
Biens de l'artillerie.....				29	3	4
Bureau de l'agriculture.....				266	7	6
Bureau de l'adjutant général.....				233	2	6
				184570	3	0
MOINS						
Inclus au chapitre des arbitrages, et au compte de construction No. 1.....				2624	1	4
				£181946	1	8

No. 3.

ETAT détaillé des dépenses faites depuis la date du dernier rapport, pour l'érection, les réparations et l'entretien des phares de la province qui se rattachent à la navigation intérieure et d'en bas de Québec, pour l'année 1857.

No.	Nom du phare.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.			Approvisionnements et réparations.			Total.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
1	Quai de Lachine.....	John Norton.....	96	5	0	179	19	0	276	4	0
2	Phare flottant.....										
3	Chateauguay No. 2.....	Pierre Landre.....	62	10	0	402	5	8	464	15	8
4	Chateauguay No. 3.....	Benjamin Picard.....	62	10	0	488	15	8	551	5	8
5	Beauharnois.....	Joseph Meloche.....	56	5	0	130	10	10	186	15	10
6	Grosse Pointe.....	Peter Shannon.....	108	15	0	146	2	9	254	17	9
7	Pointe Mackie.....	Alexander McDonald.....	43	15	0	37	13	3	81	8	3
8	Ile aux Merises.....	E. S. Johnson.....	108	15	0	198	7	6	307	2	6
9	Quai de Lancaster.....	Thomas Hill.....	83	15	0	458	4	3	541	19	3
10	Battures de Coles.....	Richard Elliott.....	18	15	0	41	11	2	60	6	2
11	Ile des Grenadiers.....	Joseph Austen.....	17	10	0	44	11	0	62	1	0
12	Fiddler's Elbow Island.....	John Landon.....	35	0	0	23	18	8	58	18	8
13	Lindoe Island.....	William Landon.....	12	10	0	41	17	10	54	7	10
14	Détroit de Gananoque.....	Cornelius Cook.....	37	7	0	46	0	10	83	7	10
15	Batture de Jack Straw.....	James McDonald.....									
16	Batture du Spectacle.....	Hiram Cook.....	33	13	4	67	17	2	101	10	6
17	Red Horse Rock.....	Daniel Bryant.....									
18	Barrut Island.....	Joseph Mervin.....	17	10	0	19	11	11	37	1	11
19	Nine Mile Point.....	John Dunlop.....	108	15	0	121	12	10	230	7	10
20	False Ducks.....	Joseph Swetman.....	127	10	0	184	17	10	312	7	10
21	Point Peter, Longue Pointe.....	W. A. Palin.....	108	15	0	133	6	4	242	1	4
21½	Scotch Bonnet.....	John Giroix.....	90	18	6	199	13	6	290	12	0
22	Presqu' Isle.....	Wm. Swetman, Senr.....	81	5	0	329	10	6	478	5	6
22½	do 2 Range Light.....	Wm. Swetman, Jr.....	62	10	0						
23	Ile aux Goélands.....	George Roddick.....	81	11	3	273	10	0	355	2	0
24	Pointe Gibraltar.....	George Durnan.....	108	15	0	240	0	8	348	15	8
25	Bais de Burlington.....	John Davidson.....	100	0	0	88	8	9	183	8	9
26	Port Dalhousie.....	Jonathan Woodall.....	81	5	0	140	10	6	221	15	6
27	Port Colborne.....	James Fortier.....	81	5	0	196	13	0	277	18	0
28	Mohawk Island.....	John Burgess.....	108	15	0	92	13	10	201	8	10
29	Port Maitland.....	Chas. D. Parnell.....	117	10	0	130	12	5	248	2	5
30	Port Dover.....	Wm. Fifield.....				25	1	6	25	1	6
31	Longue Pointe.....	Henry Clarke.....	135	18	9	225	1	6	361	0	3
32	Longue Pointe, phare flottant.....	Peter Baikie.....	127	2	6	111	18	5	239	0	11
33	Port Burwell.....	Alex. Sutherland.....	80	0	0	70	0	3	150	0	3
34	Port Stanley.....	Matthew Child.....	34	5	5	25	2	6	59	7	11
35	Ile Pelée.....	Jas. Cummins.....	132	13	6	816	9	0	949	2	3
36	Bois Blanc.....	Jas. Hackett.....	135	17	10	173	11	5	309	9	0
37	Rivière Thames.....	Thomas Cartier.....	111	0	0	103	3	0	214	3	5
38	Goderich.....	Humphrey Fidler.....	108	8	9	122	5	8	230	14	1
39	Ile Chantry.....	Robert Mills.....	127	19	11	99	10	8	227	9	10
40	Isle of Coves.....	John Alanson.....									
41	Nottawasaga Island.....	Archd. McDougall.....	148	11	10				148	11	10
41½	Ile des Chrétiens.....	Wm. Hoare.....	49	16	10	97	6	2	147	3	6

No. 3.—(Suite.)

No.	Nom du phare.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.	Approvisionnements et réparations.	Total.
			£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
	<i>En bas de Québec.</i>				
42	Belle Isle.....	D. Vaughan.....	169 17 6	} 358 10 4	575 14 1
		J. Bt. Baron, Assistant..	47 6 3		
43	Anticosti	D. Ballantyne	113 1 8	} 266 13 1	433 18 1
		John Harvey, Assistant..	54 3 4		
44	Baie Forteau	John Blanpied.....	83 6 8	} 304 11 10	466 16 11
		A. Dussault, Assistant...	78 18 5		
45	Cap Rosier.....	Eugene Trudeau.....	113 1 8	} 263 11 1	468 4 0
		L. Lemieux, Assisitant..	91 11 3		
	Jetées en bas de Québec.....			} 350 11 0	350 11 0
			3996 12 2	7867 5 2	11863 17 4
	Administration, frais de voyage, fret, etc.....			2424 5 10	2424 5 10
			3996 12 2	10291 11 0	14288 3 2
	Moins—Ce montant, pour approvisionnement pris au magasin.....			279 13 11	279 13 11
			3906 12 2	10011 17 1	14008 9 3
	<i>Frais de construction.</i>				
	Phares en bas de Québec.....				16324 2 10
	Appareils pour les phares en bas de Québec.....				2810 10 10
	Phares en bas de Québec (nouveaux).....				3858 10 0
	Phare de la Pointe Pelée.....				8733 15 0
	Phare de l'île aux Serpents.....				668 5 7
	Phare de la baie de Quinté.....				19 4 6
	Phares, lac Huron.....				9191 8 11
	Appareils pour les phares du lac Huron.....				8251 5 2
			£ 3996 12 2	10011 17 1	63860 12 1

No. 4.

ETAT des sommes payées comme indemnités pour dommages résultant de chacun de ces travaux, depuis la date du dernier rapport; aussi les sommes payées aux arbitres ou commissaires, pour services et dépenses, jusqu'au 1er janvier 1858.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Canal de Lachine.....	150	0	0			
Canal de Beauharnois.....	787	17	7			
Canal de Cornwall.....	1000	0	0			
Canal de St. Ours.....	37	10	0			
Canal Welland.....	648	13	9			
				2624	1	4
John Rose.....	45	0	0			
A. B. Sirois.....	10	0	0			
C. J. Dunlop.....	54	2	0			
L. W. Marchand.....	50	0	0			
Autres dépenses.....	31	6	7			
				190	8	7
<i>Arbitres pour le Haut-Canada.</i>						
A. N. Striker.....	12	0	0			
Joseph Bates.....	12	0	0			
				24	0	0
<i>Arbitres pour le Bas-Canada.</i>						
James Sommerville.....	428	0	0			
P. T. Masson.....	442	0	0			
Edward Quinn.....	446	10	0			
T. C. De Lorimier, secrétaire.....	175	0	0			
				1491	10	0
	£			4329	1	9 11

N. B.—Les sommes ci-dessus, payées sur les canaux, sont comprises dans l'état No. 1, et la somme totale dans l'état No. 2, d'après arbitrages.

No. 5.

ETAT indiquant le montant total dépensé par le département des travaux publics, pendant l'année 1857, tel que détaillé dans les états ci-dessus numérotés 1, 2 et 3.

	Réparations et entretien.			Construction.			Total.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Etat No. 1.....	67998	19	8	77456	11	9	145455	11	5
Do No. 2.....	73525	0	11	108421	0	9	181946	1	8
Do No. 3.....	14008	9	3	.....			14008	9	3
	155,532	9	10	185,877	12	6	341,410	2	4

A P P E N D I C E

DU

RAPPORT DES COMMISSAIRES DES TRAVAUX PUBLICS.

- A. Rapport de Wm. Scott, I. C., sur les travaux du nouveau phare de la pointe Pelée.
- B. Rapport de John Page, ingénieur en chef des travaux publics, sur l'étude de l'extrémité occidentale du lac Erié, pour des places de quais.
- C. Rapport de Wm. Scott, sur l'état actuel; etc., du havre de Rondeau.
- D. Rapport d'Edward Browne, I. C., sur les travaux de l'intérieur du district de New Castle.
- E. Rapport d'H. Merrill, sur les travaux de la rivière Ottawa.
- F. Rapport d'H. Merrill, sur les travaux de la rivière St. Maurice et de la rivière Vermillon.
- G. Rapport de T. A. Begley, secrétaire des travaux publics, sur les établissements de la rivière St. Maurice, etc.
- H. Etat relatif aux phares, etc., récemment construits à Belle Isle et dans le golfe St. Laurent.
- I. Rapport de G. F. Baillargé, I. C., sur le chemin de Métapédiac.
- K. Rapport de P. Bouchard, sur le chemin de la Malbaie à la Grande Baie.
- L. Rapport de T. E. Norman, I. C., sur le relevé des isles et des pouvoirs d'eau du rapide des Chats, rivière Ottawa.

APPENDICE.

A.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE FONDATION DU PHARE DE LA POINTE PELÉE.

C'est le 28 de janvier 1856, que l'assistant commissaire des travaux publics, l'hon. H. H. Killaly, m'a expliqué au long les efforts qui avaient été faits depuis quatre ans pour établir un phare sur la pointe Pelée, à l'extrémité méridionale du banc de sable, environ à quatre milles de terre, et qu'il m'engagea à entreprendre cet ouvrage. Le 7 d'avril, j'avais examiné les ruines de l'ancien ouvrage, fait mes relevés, mes plans et mon rapport, et je reçus instruction de commencer les travaux.

Mon plan, dont je crois avoir eu le premier l'idée, tant sous le rapport de la forme que sous celui du mode de construction, était de bâtir un grand caisson de forme octogone, de 65 pieds de large à sa base, de 30 pieds de haut, et de 50 pieds de diamètre au sommet, construit de plançons du meilleur chêne blanc, tout d'une longueur et solidement assemblés et boulonnés au moyen de grosses chevilles du meilleur fer forgé du lac Supérieur, toutes les pièces d'assemblage et les liens devant être à l'intérieur de manière à présenter une surface égale et unie à l'action des vagues. Au lieu de poser, comme on a coutume de faire dans ces sortes de constructions, les pièces extérieures horizontalement, je les ai fait poser verticalement, de sorte que le bout d'en bas porte et repose sur le fond en eau profonde et morte, tandis que l'extrémité supérieure recevra le choc des lames, opposant ainsi à ce choc la section entière de la pièce de bois, au lieu d'une simple assemblage artificiel, comme ce serait le cas si le caisson était construit en lits horizontaux. L'inclinaison de ces pièces à l'intérieur est de $7\frac{1}{2}$ pieds sur une hauteur de 30 pieds, ou de 1 pied sur 4. Le tout, avant d'être calé, pesait au-delà de 380 tonneaux. J'ai eu recours à la forme octogone comme étant bien adaptée à une forte construction, tandis qu'en même temps elle présente une ligne égale de résistance presque dans toutes les directions. L'inclinaison que j'ai donnée aux pièces verticales m'était suggérée par les considérations suivantes, savoir:—

1. Ayant une base plus large avec moins de matériaux, et une aire et un poids dans la proportion de cinq à trois, c'était donner une plus grande stabilité à toute la charpente.

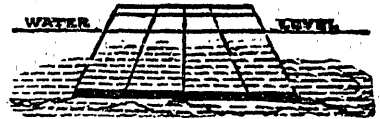
2. En opposant de tous côtés à l'action des vagues une face régulière en talus, de manière que plus elles s'élèvent haut, moins la surface de résistance est grande, elles rencontrent par conséquent à une certaine hauteur le refrain qui les empêche de s'élever à une grande hauteur sur la construction.

3. Pour empêcher la glace de s'amonceler sur la structure au temps de la débacle qui se fait toujours par l'action des grands vents sur l'eau, et la forcer par la poussée de l'eau. Plus la glace s'élèvera haut sur cette structure, plus elle s'en détachera facilement, car à chaque pied d'élévation il se fera une ouverture de trois pouces tout autour.

Depuis le 7 d'août à aller à la fin de septembre, j'ai employé le temps à me procurer le bois, les boulons, et à bâtir le bureau et les cabanes des ouvriers ; de

sorte qu'on n'a pu commencer la base du caisson que le 25 de septembre 1856 ; et cependant le tout, y compris les anguilles qui s'étendaient à 600 pieds dans le lac, était complété et prêt pour le lancement le 4 juillet 1857.

En un mot, le lancement eut lieu le vendredi soir, 24 juillet, et le caisson fut remorqué à Amherstburgh, où l'on y mit dans le fond 600 tonneaux de maçonnerie en pierre à bâtir hourdée de mortier hydraulique à la chaux, et le samedi, 8 d'août, juste un an après l'approbation des plans, etc., il fut toué dans cette condition à environ quatre milles au sud de la pointe Pelée, où il a été calé à l'endroit qu'il devait occuper, dans 19 pieds d'eau. Cet opération s'est faite en introduisant l'eau au-dessus de la maçonnerie intérieure par une soupape pratiquée dans le fond et qui s'est trouvée refermée lorsque le caisson fut parfaitement assis sur le banc. Alors, aussitôt qu'on eut suffisamment chargé de pierre le caisson pour le tenir en place, on pompa toute l'eau qu'il contenait, et on recommença la maçonnerie par dessus celle qui était déjà faite, et on l'éleva en assises régulières jusqu'à la hauteur de huit pieds au-dessus de l'eau ou jusqu'à 3 pieds du sommet du caisson. Chaque assise a été régulièrement jointoyée au mortier hydraulique, fait assez délié pour couler et s'introduire parfaitement dans tous les joints, de sorte que l'intérieur du caisson forme un pilier solide qui contient 2,025 verges cubes de maçonnerie, formant le tronc d'une pyramide à huit côtés réguliers, de 63 pieds de base, 27 de hauteur et 50 de diamètre au sommet, et pesant plus de 4,600 tonneaux, ce qui, avec le caisson, donne à toutes les fondations un poids d'environ 5,000 tonneaux, tandis qu'elles ne déplacent que 1,443 tonneaux pesant d'eau. A ce poids, il faut encore ajouter quelques 3,000 tonneaux ou plus de pierre dont on a couvert le terrain tout autour et jusqu'à la hauteur de 9 à 10 pieds du caisson, ainsi que le fait voir la figure qui est en marge. Cet empièchement a été jugé nécessaire à cause du fort courant qui s'y fait sentir par intervalle (d'une vitesse de près de cinq milles à l'heure), et qui, sans cette précaution, aurait pu finir par miner les fondations ; mais à présent cet empièchement servira plutôt de noyau à une batture de sable que le courant y entraînera du banc voisin.



La maçonnerie n'est pas encore portée à la hauteur entière du caisson ; on en a laissé trois pieds à faire en attendant qu'il ait été décidé quelle espèce de structure on donnera au phare, car il faudra alors le niveler et le faire adapter au genre de construction qui aura été adopté. Les opérations de la saison ont été closes le 31 d'octobre 1857, mais le phare temporaire qu'on avait commencé le 12 d'avril y fut entretenu jusqu'à la clôture de la navigation, le 28 de novembre 1857. L'établissement de cette lumière, que l'on pouvait voir de huit à dix milles, a donné une satisfaction universelle à tous ceux qui naviguent sur ce lac, et bien des capitaines de steamers ou de propellers m'ont exprimé, par lettres et verbalement, leurs remerciements pour le degré de sécurité qu'elle leur procurait et la distance qu'elle leur épargnait, vu qu'à présent ils peuvent passer en dedans de cinquante verges au sud du phare.

La veille que les gardiens du phare l'ont fermé pour la saison, dans la nuit, il est arrivé un de ces accidents que la main de Dieu permet quelquefois pour montrer sa providence suprême. Le capitaine Wye, de Mersea, avec un équipage de cinq personnes, était parti avec son bateau plat de quelque port de la rive américaine du lac, et avait été surpris par le grand froid et l'horrible tempête de neige qui est arrivée à la fin de novembre. Ils furent pris dans les glaces qui mirent leur bateau presque en pièces, et ils dérivèrent ainsi pendant deux ou trois jours à la merci des vents, sans pouvoirs'aider eux-mêmes. Le 27 de novembre au soir, ils chassèrent vers le caisson, et purent, au moyen d'une vieille

chaloupe qu'ils rapiécèrent avec des planches, parvenir jusqu'au phare, où ils passèrent la nuit confortablement, et le lendemain ils purent gagner terre avec les gardiens du phare. S'ils ne l'eussent pas rencontré sur leur route, il est plus que probable qu'ils auraient tous péri sur le lac.

Je suis heureux de voir que ces fondations répondent parfaitement au but qu'on s'est proposé. Elles paraissent aussi solides que le rocher même, et dans les plus grandes tempêtes elles brisent la lame de telle sorte que les plus grosses houles n'atteignent point leur sommet bien qu'il ne soit qu'à 11 pieds au-dessus de l'eau, et elles sont là comme un point au milieu d'un désert.

Je vous ai déjà fait part, dans mes lettres du 10 et du 18 de septembre 1857, des nombreuses difficultés que l'on a eues à surmonter dans l'exécution de cet ouvrage.

J'annexe au présent un aperçu des différents chapitres de la dépense encourue jusqu'au 31 décembre 1857, et je crois que vous trouverez qu'un ouvrage aussi considérable et fait aussi solidement, dans une position isolée et des plus dangereuses, soutient avantageusement la comparaison, sous le rapport du coût, avec tout ce qui a été jusqu'ici construit sur ce continent.

On peut donc dire, à moins qu'on ne veuille les entourer de grandes pierres jusqu'à la hauteur de l'eau, que les fondations sont complètes, et il ne reste plus qu'à élever au printemps la tour et la maison du gardien, pour lesquelles je soumettrai sous peu de jours un plan avec un devis estimatif.

Il est admis par tous ceux qui naviguent sur les eaux de l'ouest que cette lumière est la plus importante de toutes celles qu'on rencontre sur les lacs. C'est pourquoi je recommande qu'on donne au phare une hauteur d'au moins 60 pieds au-dessus de l'eau, avec un reverbère tournant de seconde classe au moins, et s'il est possible de lui donner une lumière aussi éclatante que celle de "Tuscar," dans la mère patrie, ce sera pour le mieux.

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

WILLIAM SCOTT,
Ingénieur.

THOMAS A. BEGLY, écr.,
Secrétaire,
Dépt. des travaux publics.

12 janvier 1858.

(Voir le plan du phare, ci-annexé.)

FONDACTIONS DU PHARE DE LA POINTE PELEE.

EXTRAIT des differents chapitres de depense, la construction, mat6riaux, lan9age et remplissage.

Chapitres de depenses.	Quantit6.	Description des articles et de la depense.	Prix moyen courant.		Montant.		Total	
			£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Bois de construction.	21,500 pieds cubes.	Ch6ne blanc carr6, meilleure qualit6, livr6, par pied.	0	0	9½	860	0	0
	80,000 pieds	Mesure de planche, meilleur madrier en ch6ne blanc et autres bois d'6chantillon, par 1000.	3	15	0	320	0	0
	312 pilotis.	Moyenne de 26 pds. de long, et 15 pes. diam6tre, chaque.	0	7	0	109	4	0
Ferrure.	32,044 lbs.	Fer battu en boulons, 6croix, fiches, vis, 6querres, etc., par lb.	0	0	6½	841	3	1
	9,528 lbs.	Cylindres tourn6s en fonte, manivelles, etc., tous ajust6s, par lb.	0	0	5½	220	1	10
Gages et mat6riaux.		Main d'6uvre pour construire caisson, enfoncer pilotis, etc.				2239	3	8
		do et mat6riel, en fater le caisson.				240	0	0
		do lancer le caisson.				482	19	8
		C6bles, chaines, poulies et autres attirails.				165	13	9
		D6penses contingen. y comp. outils, charriage, pompes, louage de chevaux, chaloupes, lampes, huile, etc.				271	18	10
Mat6riaux de construction.	532 toises.	Pierre 6 b6tir pour remplir le caisson et l'entourer, y compris le chargement.	1	15	0	912	2	3
	840 barils.	Chaux 6 b6tir et maintien.	0	3	9	161	17	0
	6,550 barils.	Sable do et do				146	18	0
Gages.	2,268 verges cubes.	en ma9onnerie, } main-d'6uvre, corroyer le mortier, le poser, etc.				1263	19	11
	260 toises pierre s6che.	autour, } Provisions pour les hommes sur le caisson, 8 mois.				243	1	6
Transport et remorquage.	Do	Louage de bat. 6 vap. et chal. pour transp. les mat. et remorqu.				2270	4	6
		Total de la depense.						£10788 8 0

WILLIAM SCOTT,
Ing6nieur, P. P. P.

B.

TORONTO, 26 octobre 1857.

MONSIEUR,—En recevant votre lettre du 8 du courant, contenant pour ma gouverne une lettre d'instructions données à feu M. J. F. McDonald, relativement à certaines jetées ou quais que l'on se propose de construire vers l'extrémité ouest du lac Erié, avec d'autres documents qui s'y rattachent, j'ai, sans délai, pris les arrangements nécessaires pour me rendre à l'endroit en question, et en y arrivant, j'ai fait sur les côtes une étude qui me met en état de vous soumettre le rapport suivant.

En consultant la carte ci-jointe, on verra que les rives du lac, depuis un point dans le township de Colchester jusqu'au 6e rang du township de Mersea, ont une direction nord-est, puis, traversant soudainement au sud-est, longent la rive de la Pointe Pelée, formant entre cette pointe et le Ruisseau des Cèdres, dans le township de Gosfield, la baie des Pigeons. Cette baie, bien qu'elle soit large, est comparativement peu profonde et est exposée à tous les vents de l'ouest au sud, (on prétend qu'en moyenne ces vents règnent pendant sept mois de l'année) ce qui expose considérablement les vaisseaux qui approchent le rivage ou qui se trouvent auprès; mais comme c'est un fonds d'argile, l'ancrage est excellent, en sorte que ceux qui sont pourvus de bonnes amarres peuvent généralement, quand ils sont dans la baie, rester à l'ancre sans danger pendant une moyenne tempête, s'ils sont à une bonne distance du rivage.

Cependant, la baie n'offre aucun abri quelconque, et, dans mon opinion, il n'y a pas, sur cette partie de la côte, un seul endroit où l'on puisse, même dans le cas où il serait possible, former, sans avoir à encourir des dépenses considérables, un havre qui pourrait être considéré, au degré même le plus éloigné, comme "capable de servir de havre de refuge pour le commerce en général."

Mes recherches font voir encore que, strictement parlant, la côte ne possède pas un seul endroit qui ait ou prétende avoir, autrement que pour des fins locales, des avantages sur toutes les autres localités pour la construction d'un débarcadère; elles paraissent toutes être, ou à peu près, sinon pareillement exposées à l'action de la mer et du vent, avec des bas-fonds qui s'avancent à une distance considérable du rivage, pendant que dans tous et chacun des endroits qui pourraient être choisis, les constructions devront se continuer à une distance à peu près égale pour obtenir la même profondeur d'eau,—devant être également faites avec solidité pour résister à la pression et à l'action de la glace, dans les débâcles du printemps, et durant l'hiver, lorsque les grands vents soulèvent ou font baisser les eaux du lac.

Mon attention, cependant, a été particulièrement attirée sur trois différents endroits par des citoyens marquants qui résident dans les environs de chacun de ces endroits.

Le premier est contigu au village de Kingsville, vers le centre de la partie sud du township de Gosfield—l'un des endroits que feu M. McDonald a arpentés, et dont le plan accompagne ma lettre d'instructions. Le plan donne une idée passablement juste de la localité; mais l'endroit qui y est indiqué comme le havre de Kingsville, n'est autre chose que la grève du lac, sur laquelle l'eau est généralement moins profonde que sur la barre en dehors, et en révisant les mesurages et les sondages, on a trouvé que le plan indique 8 pouces d'eau de plus qu'il n'y en a aujourd'hui sur les mêmes fonds. Ceci est indubitablement dû, cependant, à ce que le lac a baissé depuis que les sondages ont été faits.

Néanmoins, je dois différer d'opinion sur une note écrite sur le plan relativement au chenal que l'on dit avoir été formé par le ruisseau des Cèdres. Le prétendu chenal étant commun à presque toutes les parties de la côte, à une distance variant de 200 à 300 pieds du rivage, n'est, si je ne me trompe pas, que la partie inférieure de la barre qui court parallèlement au rivage, et sur laquelle, à la distance mentionnée ci-dessus, la réaction de la mer ou ce qu'on appelle "ras de marée," empêche que le sable et le gravier ne s'accumulent à la hauteur qu'ils atteignent plus loin dans le lac. Dans tous les cas, il n'y a point de raison de supposer que le ruisseau des Cèdres ait la moindre influence pour le former ou l'entretenir, le ruisseau étant un cours d'eau tranquille et lent, et trop faible pour laisser ouverte durant l'été, dans ses bas-fonds, une décharge de 7 à 8 pieds de large, par laquelle, dans les moyennes tempêtes les eaux du lac se répandent dans l'intérieur; tandis que quelquefois, l'embouchure du ruisseau est si complètement bloquée, que les voitures passent sans obstacle tout le long de la grève, et, justement vis-à-vis, la barre se trouve avoir trois quarts de mille de large et n'est couverte que de 2 à 5½ pieds d'eau; de fait, la barre est plus large et l'eau moins profonde au Ruisseau des Cèdres, ainsi que sur une distance considérable en aval, qu'ailleurs.

Vers Kingsville, la barre diminue en largeur, et à un cinquième de mille environ au-dessous de la principale partie du village, elle disparaît en grande partie sur une courte distance; néanmoins, même à cet endroit, l'eau augmente en profondeur d'une manière si peu sensible, qu'à 800 pieds de la rive il y a à peine 12 pieds d'eau.

Les habitants disent, cependant, "qu'il y a quelques années, plusieurs vaisseaux ont hiverné en toute sûreté sous la barre, et que les vaisseaux, dans le temps calme, y déchargent et reçoivent des cargaisons."

Ils insistent, en outre, et prétendent que c'est la localité qui offre le plus d'avantages à la construction d'une jetée, parce que Kingsville est un port d'entrée, pendant qu'aujourd'hui les marchandises sont déchargées indifféremment sur toute l'étendue de la côte, ce qui augmente les travaux du percepteur des douanes, et invite, disent-ils, à faire aisément la contrebande. Qu'en raison du manque d'un débarcadère, les marchandises destinées pour le port et les campagnes adjacentes sont souvent débarquées à Amherstburgh ou à Windsor, distance respective de 25 et 35 milles, et qui jette sur celui qui importe, et par conséquent sur les consommateurs, des frais considérables pour le charroyage par terre. Ces inconvénients, et bien d'autres considérations d'une nature locale, sont allégués comme des raisons qui exigent que Kingsville soit choisi comme l'endroit où la jetée devrait être construite; pendant que quelques uns s'efforcent de croire et de faire croire aux autres que l'on pourrait facilement y faire un port de refuge, alléguant qu'il est déjà presque complètement formé sur un côté par la barre, et qu'au moyen du cure-môle il serait facile de former un bassin de l'étendue voulue, oubliant, cependant, que les mêmes causes opéreraient de manière à le remplir de nouveau, et que, vu la position exposée de la côte, les facilités d'entrée ou de sortie pour les voiliers, ne seraient que bien peu augmentées.

Mais à part les considérations autres que celles d'une nature strictement locale qui semblent constituer tout ce que l'on peut alléguer comme une ombre de raison, on pense qu'une jetée qui y serait construite serait d'un avantage pour le village et les environs, bien que le commerce généralement n'en retirerait rien.

La position et la place que représente le plan sont, je pense, les meilleures que l'on puisse trouver dans les environs; mais lorsqu'elle sera construite, comme elle doit l'être, la jetée pourra être désignée comme débarcadère "en eau calme;" seulement il ne me semble pas qu'il soit nécessaire de la porter à une plus grande profondeur qu'à celle qui admettra des vaisseaux d'un tirant d'eau

modéré, qui pourront s'amarrer des deux côtés, à l'extrémité extérieure; on suppose donc qu'une jetée de 750 pieds de long répondrait à tous les besoins, et en admettant que le lac baisse de 18 pouces au-dessous de sa présente élévation, les derniers 130 pieds seraient encore dans environ $9\frac{1}{2}$ à 10 pieds d'eau.

Les premiers 200 pieds voisins du rivage auraient 18 pieds de large; les 200 pieds suivants, 22 pieds de large; les 200 autres pieds suivants, 27 pieds de large, et le reste 30 pieds de large; l'augmentation de largeur se ferait graduellement, dans chaque cas, c'est-à-dire dans l'espace de 25 à 30 pieds de longueur de la jetée.

Ces travaux coûteraient environ £6,500; la jetée pourrait être portée du rivage à une distance de 230 pieds linéaires pour £1,500. Dans ce cas, il y aurait à l'extrémité de la jetée 7 pieds 3 pouces d'eau, d'après la hauteur actuelle des eaux du lac.

L'endroit que j'ai examiné ensuite est immédiatement à l'ouest de la Pointe Pelée, près de l'angle intérieur de la baie, et sur quelque distance et des deux côtés de la ligne qui sépare les lots 6 et 7, du township de Mersea, (vis-à-vis une terre connue sous le nom de "Ferme de Risk.")

L'esquisse ci-jointe, bien qu'elle ne donne qu'une idée bien imparfaite de l'endroit, montre encore, ainsi qu'il a déjà été dit, qu'il est complètement exposé aux vents et aux tempêtes qui sévissent très fréquemment et avec la plus grande violence sur cette partie de la côte, difficulté qu'il est également impossible de surmonter, vu qu'en y construisant un havre, il ne serait accessible qu'un jour sur dix, dans tout le cours de l'année.

Les sondages font voir qu'à une distance de 250 pieds du rivage, il y a 12 à 18 pouces d'eau de plus que sur la barre à l'extérieur, et qu'à une distance de 500 à 550 pieds, l'eau est, en moyenne, de la profondeur de 10 pieds, et à la distance de 750 à 800 pieds, la profondeur moyenne en est de 12 pieds. A environ un huitième de mille, à l'ouest de la ligne ci-dessus mentionnée, la barre est d'environ 50 pieds plus étroite qu'ailleurs.

Les habitants se servent des arguments suivants en faveur de la jetée en cet endroit, savoir :

C'est le seul front d'eau qu'il y ait dans le township où ils considèrent qu'il serait possible de construire une jetée qui serait grandement avantageuse à tous les habitants du township ainsi qu'à ceux de la partie est de Gosfield, qui les uns et les autres exportent de grandes quantités de bois, douves, potasses, tabac, etc., et importent des épiceries et autres articles de nécessité sur une échelle considérable.

Que la glace n'a pas coutume de s'entasser dans cette partie de la baie comme dans les autres endroits, parce qu'elle se brise généralement à partir de *Bell's Point* (un mille environ à l'ouest) à quelque distance du rivage, et au-delà de l'endroit où la jetée serait placée; et que les vaisseaux qui fréquentent la place peuvent en toute sûreté ancrer à l'extérieur, etc.

Toutes ces choses sans doute, sont plus ou moins correctes; cependant l'action et les effets de la glace seront plus probablement dus à la direction et à la force du vent, lors de la débâcle, qu'à l'influence de *Bell's Point*, et bien que les vaisseaux dans une moyenne tempête, puissent en toute sûreté ancrer en dehors, il s'élève naturellement la question comment par un vent d'ouest un vaisseau à voile sortira du quai pour prendre la direction sud, vu que c'est un fait admis et, dans tous les cas, bien connu, que le vaisseau ne saurait alors rester le long de la jetée.

Quant au site particulier que cette localité offre pour un quai, il n'y a évidemment pas de choix à faire, excepté qu'à environ 750 pieds à l'ouest du assage en question, l'eau est un peu plus profonde; cette place est donc marquée sur l'esquisse comme le site projeté; si un quai était porté à pareille distance du rivage, comme c'est le cas pour Kingsville, on atteindrait la même profondeur d'eau

avec à peu près les mêmes dépenses, à l'exception près qu'avec £1,500 ici, l'extrémité de la jetée n'atteindrait que le côté intérieur de la barre.

Le troisième et dernier endroit sur lequel mon attention s'est portée a été le village d'Union qui est, je crois, sur le lot No. 9, dans le township de Gosfield, et à mi-chemin environ entre les deux places examinées d'abord. La description déjà donnée de la position exposée de la côte s'applique également à cette place, et la profondeur d'eau sur la barre, etc., aux distances respectives du rivage, correspond autant que possible avec celle de vis-à-vis la ferme de Risk dans Mersea.

La côte du lac a cependant une élévation de 40 pieds. Les arguments que les partisans de ce quai avancent sont ceux-ci :

Qu'il est à peu près au centre de la baie des Pigeons et près de la ligne entre les townships de Mersea et Gosfield, vu qu'il est situé à la tête du chemin de Sandwich et des principales routes du township qui mènent au village—qu'un quai y serait bâti (vu que la pierre est à proximité) à meilleur marché que dans aucun autre endroit, et que les habitants des deux townships en retireraient aussi plus d'avantages. Que cette partie de Gosfield est établie en profondeur jusqu'à la 7e concession, et produit plus de blé que toute autre partie du township ; pendant qu'en arrière de Kingsville il y a une grande savanne qui, comme de raison, n'est pas établie. Que la glace ne s'entasse jamais vis-à-vis le village, et que les vaisseaux en laissant le quai prennent beaucoup mieux le large qu'ils ne pourraient le faire en partant de la jetée vis-à-vis la ferme de Risk, etc.

En pesant ces raisons pour placer la jetée dans cet endroit, si on les rapproche de celles qui ont été avancées pour tous les autres, on voit qu'elles sont toutes d'une nature strictement locale. Et on peut dire encore qu'il n'y a guère à choisir dans la position, et peu ou point de différence à faire quant aux frais de construction, et certainement aucune raison pour qu'il y en ait un seul dont la construction pût être de quelque service à la navigation en général.

Ayant cherché à mettre franchement la matière devant les commissaires, je n'ai plus qu'à ajouter que si ces travaux sont entrepris, en tout ou en partie, il serait bien d'en venir à une prompte décision à cet égard ainsi que sur le choix des endroits, l'hiver étant la plus favorable des saisons pour préparer les matériaux pour cette espèce de travaux.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,

Ingénieur des travaux publics.

Thomas A. Begly, écr.

Secrétaire des travaux publics.

C.

WINDSOR, C. O., 30 décembre 1857.

Monsieur,—Conformément à votre lettre du 10 courant, (22579) contenant le rapport de l'ingénieur en chef sur le havre de Rondeau, je n'ai pas perdu un seul instant à l'examiner. J'ai trouvé que la dégradation de ces travaux et de la jetée est maintenant beaucoup plus considérable qu'elle n'était il y a deux ans, et que tout tombe rapidement en ruine par suite de l'action combinée des cou-

rants, de la vieillesse des travaux, et de la négligence, accélérée par l'action incessante des vagues sur ses portions les plus exposées, et que l'affaire ne sera pas longue vu la pourriture qui s'est introduite dans la charpente des caissons.

Comme il serait impossible de donner une idée bien claire de l'affermissement des jetées du côté intérieur, et des causes nombreuses de dégradation dans une description par écrit, j'ai fait un plan avec sections transversales pour accompagner ce rapport, comme pour faire voir aussi un nouveau caractère dans l'élément de destruction qui vient du changement opéré dans la décharge ouest.

Les jetées d'entrée se sont affermies du côté intérieur vers le chenal qui est maintenant creusé à une profondeur uniforme de 21 pieds au centre et de 15 à 18 pieds immédiatement auprès des caissons. C'est ici, sans aucun doute, qu'est la cause première de la dégradation, parce que je sais que la profondeur première du chenal et des travaux était d'environ 10 pieds sous l'eau.

L'état de la jetée ouest, qui est décidément la plus avancée en ruine, se trouve comme suit : 50 pieds environ de l'extrémité nord sont entièrement disparus, et les 50 pieds suivants sont tellement renversés qu'ils forment une courbe à l'intérieur et que tout le front se trouve à 3 ou 4 pieds sous l'eau, (voir plan A.) Les 80 ou 90 pieds suivants, cette partie qui aboutit au brise-lame, n'ont guère changé de place ; pour les 450 pieds suivants, l'angle d'inclinaison varie de 16 à 36 degrés, la plus grande partie de devant se trouvant sous l'eau jusqu'à la profondeur de 6 pieds en certains endroits, comme le montrent les sections transversales sur le plan marqué B. La partie sud de cette jetée avait un coude de plus du double de sa largeur, qui l'a empêchée de céder à l'intérieur ; mais l'extrémité sud en a été minée et brisée par les vagues, et elle a perdu environ 30 pieds de sa longueur. La plus grande partie du plancher de cette jetée est ou disparu tout à fait ou considérablement pourri, et le tout offre l'apparence de la plus grande détérioration et de la plus grande ruine ; et il est impossible, dans mon opinion, de réparer ces avaries avec quelque chance de durée.

Le dessus du brise-lame ouest a été brisé, et il ne se trouve pas, aujourd'hui, à plus de 18 pouces au-dessus du niveau de l'eau. Il en reste encore environ 750 pieds intacts, mais l'extrémité ouest se brise graduellement, et déjà elle a perdu 100 pieds de sa longueur. (Voir plan marqué C.)

La jetée Est paraît avoir perdu plusieurs pieds à l'extrémité nord qui s'affaisse et se brise graduellement, et elle est sur toute sa longueur, à l'exception d'une centaine de pieds qui aboutissent au brise-lame, penchée en dedans sur un angle de 10 à 32 degrés, et une centaine de pieds près de l'extrémité sud se trouvent avoir le devant tout à fait sous l'eau ; le plancher se brise rapidement. (Voir cette partie, sur le plan marqué D.) Autant que j'ai pu m'en assurer, j'ai vu qu'il avait été emporté 100 pieds de l'extrémité sud de cette jetée. Ceci comprend la jetée sur laquelle se trouvait le phare, et j'ai trouvé, en sondant à cet endroit, de 9 à 10 pieds d'eau.

La jetée du phare n'a pas bougé jusqu'à ce qu'on en eût enlevé le poids superposé de la tour ; et aujourd'hui l'on n'en peut apercevoir aucun vestige.

Le brise-lame de l'est est intact et presque aussi bon que le jour qu'il a été posé, et il paraît avoir parfaitement rempli le but pour lequel il a été fait.

Le phare a été brûlé le printemps dernier, accidentellement, je crois. Autant que j'ai pu m'en assurer, les faits sont ceux-ci : deux hommes qui étaient à la pêche se réfugièrent dans la tour pour se mettre à l'abri du mauvais temps ; ils firent du feu sur le plancher et s'endormirent, et ils furent réveillés par le feu qui dévorait la tour, dont ils s'échappèrent le plus promptement possible. A part quelques grosses pièces de bois, elle fut détruite jusqu'à fleur d'eau. Il n'y avait pas eu de lumière dans la tour depuis six ans, et elle était très détériorée ; elle n'avait plus ni portes ni croisées, et tous les verres de la lanterne étaient brisés.

- Je vais maintenant attirer votre attention sur un fait qui devra être le sujet d'une mûre considération lorsqu'il s'agira de faire des réparations ou des travaux pour perfectionner les jetées d'entrée de ce havre. Je veux parler du fait que la décharge ouest s'est avancée vers l'est, depuis dix ans, de plus d'un demi mille, (voir la grande carte attachée à ce plan,) et que ce mouvement n'a été arrêté que par l'obstacle qu'offrait à sa continuation le brise-lame ouest. Mais comme cet obstacle disparaîtra graduellement (ce n'est qu'une question de temps,) la décharge s'étendra jusqu'à la jetée ouest, et il devient très important de savoir si le banc de sable et la batture formés à l'est n'encombreront pas et n'empêcheront pas l'approche de la décharge artificielle du côté nord. Il y a cependant, aujourd'hui, un courant constant qui entre dans le Rondeau ou qui en sort.

En conséquence, avant que l'on ne puisse faire aucune amélioration permanente, je suis d'avis qu'il faudrait enlever tout à fait la jetée ouest et la remplacer par une autre jetée que l'on construirait plus à l'ouest, afin de laisser entre les jetées une décharge d'environ 400 pieds de largeur, ou une ouverture assez large pour laisser une sortie aux eaux réunies de la décharge artificielle et de la décharge ouest, ayant une profondeur *maximum* de 15 pieds. L'on pourrait alors fermer la décharge ouest par une double rangée de pilotis, et le sable qui s'accumulerait bientôt alentour la fermerait effectivement pour toujours.

La jetée et le brise-lame Est ne peuvent, suivant moi, être mieux placés qu'ils le sont, et cette jetée pourrait être réparée en y faisant un revêtement à l'intérieur, et en l'entourant à l'extérieur de pieux solidement assemblés et recouverts à 6 ou 7 pieds au-dessus de l'eau, en remplissant le tout de pierre ou de composition hydraulique jusqu'à cette hauteur, ou en le couvrant de madriers par-dessus. Les fondations du phare devraient être entourées de pilotis, que l'on couperait à un pied au-dessous du niveau de l'eau, et sur lesquels on élèverait un mur de gros blocs de pierre, prise des carrières des îles ou d'Amherstburgh, jusqu'à 7 pieds au-dessus de l'eau. La tour et les autres bâtiments pourraient alors être construits en pierre ordinaire d'Amherstburgh ou de Kingston.

La jetée ouest pourrait être formée d'un double rang de pilotis bien ensembles et remplis avec la pierre de la jetée actuelle jusqu'au niveau de l'eau, et bordée de madriers à la hauteur de sept pieds au-dessus de l'eau.

Je suis parfaitement d'avis avec M. Page, que la nature et les améliorations antérieures ont donné au havre de Rondeau des avantages qu'aucun autre port du lac Erié ne possède au même degré, pour offrir un abri aux navires avariés qui font le grand commerce, si seulement l'entrée du havre était améliorée d'une manière stable, et si l'on construisait un phare pour en indiquer l'entrée. Il faut aussi se rappeler que le comté de Kent augmente rapidement en population, et en richesse, qu'il tire de ses produits agricoles seulement, et que ses habitants sont aujourd'hui obligés d'expédier presque tous leurs produits par Chatham,—ce qui impose aux colons des townships du sud un long voyage par terre, tout en ne leur rapportant qu'un prix moins élevé pour leurs produits, puisque, par Chatham, le transport par eau est de 150 milles plus long que par Rondeau.

Le quai de Shrewsbury, sur la rive nord de l'Erié, est dans un si mauvais état qu'il ne peut servir aux voitures, et comme il en a été emporté 600 pieds ou environ de l'extrémité extérieure, les vaisseaux qui tirent plus de 7 pieds d'eau ne peuvent en approcher; il y en a 1,100 pieds ou plus, en allant vers la grève, qui ne peuvent servir que temporairement et qui se trouvent à fleur d'eau; la glace l'ayant brisé et emporté en grande partie, les gens l'ont réparé pour leur propre commodité. Si ce qui en reste résiste à la glace le printemps prochain, l'on ne pourra s'en servir, parce que le tout est tellement délabré et en dehors de la ligne perpendiculaire, qu'un poids très léger renverse les pilotis et passe à travers le plancher. Il faudra construire un nouveau quai à 7 pieds au-dessus de l'eau, et bien solide, avant que l'on y puisse faire un commerce de quelque importance.

Si on faisait cela, il faudrait aussi construire un grand entrepôt à céréales, qui paierait de gros intérêts sur les sommes dépensées.

J'ai annexé ci-dessous une estimation du coût probable de ces travaux faits d'une manière solide et permanente, mais les plus nécessaires sont un phare et un quai, puisqu'avec ces travaux le commerce du port pourrait être repris, tandis que la construction des autres ouvrages se poursuivrait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WILLIAM SCOTT, I. C.

Thomas A. Begly, écuyer,
Secrétaire des Travaux Publics.

HAVRE DE RONDEAU.

Estimation des dépenses probables pour mettre l'entrée en état convenable, construire un phare, et faire un nouveau quai de débarquement, et fermer la décharge ouest.

Enlever la jetée ouest et partie du brise-lame.....	£700	0	0
Construire 700 pds. de la jetée ouest, avec pilotis, et la remplir de pierre (de la jetée actuelle) au niveau de l'eau	1800	0	0
Réparer et rendre permanente la jetée Est sur une longueur de 700 pieds, et la remplir de pierre ou de béton, à 7 pieds au-dessus de l'eau.....	2300	0	0
Jetée du phare, bâtiments et tour.....	2200	0	0
Prolongement du brise-lame ouest au moyen des pilotis à travers la décharge ouest.....	1500	0	0
Nouveau quai.....	4500	0	0
Entrepôt.....	500	0	0
Total.....	£13,500	0	0

WILLIAM SCOTT, I. C.

31 décembre 1857.

D.

PORT HOPE,

18 février 1858.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant pour l'information des commissaires, sur l'état des travaux maintenant en voie de construction aux rapides de Bobcaygean et de Buckhorn, et sur les améliorations faites dans la navigation de la rivière Scugog, au-dessous de Lindsay, par le creusement et l'alignement du chenal, et sur d'autres matières qui ont rapport à la navigation de ces eaux.

Tous les travaux sont dans un état très satisfaisant, et j'énumérerai de la manière la plus succincte possible les différentes améliorations faites dans la navigation, et les grands avantages qui en résulteront pour l'intérieur du pays.

TRAVAUX DE BOBCAYGEAN.

La maçonnerie de l'écluse et des biez du moulin à farine et à scie est terminée, et en conséquence de la hauteur de l'eau il a fallu pour cela surmonter d'assez grandes difficultés. Les maçons ayant été obligés de suspendre leur ouvrage

le 25 novembre 1856, ils ne purent le reprendre que le 10 septembre 1857. Les portes d'écluses sont posées et parfaitement étanches, tant aux tourillons qu'au busc. Le canal est aussi terminé,—une partie—environ 500 pieds de long—en est solidement construite et bien bordée de madriers des deux côtés; et le fond, qui était couvert de fissures en plusieurs endroits, a été rempli de béton, puis recouvert d'un double plancher de madriers, solidement fixés au moyen de fiches, en sorte qu'il est aujourd'hui parfaitement étanche. Le reste—environ 400 pieds de longueur—est formé de levées naturelles, dont le fond et les côtés sont bien bousillés, ce qui le rend parfaitement sûr. Les dames ont subi toutes les réparations dont elles avaient besoin; elles ont été recouvertes de madriers de 3 pouces, bien assujettis avec des fiches, sur lesquels on a mis une forte couche de bousillage, puis on les a chargées de gravier, ce qui les rend parfaitement étanches. Elles ont été commencées le 24 août 1857, et pour cela il a fallu de toute nécessité encourir de fortes dépenses supplémentaires, parce qu'avant que les travaux pussent être commencés, il a fallu faire des caissons qui ont occasionné beaucoup de frais et d'embarras à l'entrepreneur, en conséquence de la grande hauteur de l'eau, et parce qu'il ne voulait pas la faire baisser trop rapidement durant les mois d'été, les habitants des environs semblant tous craindre que, si l'eau était baissée trop rapidement, il en résulterait beaucoup de maladie par la putréfaction des matières végétales qui se trouveraient exposées au soleil. Une autre raison qui s'opposait à ce qu'on fit baisser l'eau au commencement de la saison, était que cela aurait pu affecter la navigation. La conséquence en a été que cette partie des travaux fut remise jusqu'au dernier moment dans l'espoir que l'eau baisserait, mais comme elle s'est maintenue haute durant toute la saison, il a fallu recourir aux caissons comme dernière ressource, et sans cela les dames n'auraient pas pu être réparées durant la saison. Le bois de charpente pour les jetées nouvelles à la glissoire a été livré, la vieille jetée en pierre étant presque inutile, parce que l'eau s'était ouvert un passage à travers les fissures du roc, un peu au-dessous de la dame. Pour parer à cette difficulté, il sera nécessaire de construire une petite dame de 120 pieds de long, (au-dessous de l'ancienne jetée,) pour relier la nouvelle jetée en bois à la terre ferme. Le roc étant bien plus solide ici qu'il ne l'est plus haut, on peut rendre la glissoire assez étanche. Cette dame renverra l'eau en arrière, et n'occasionnera pas beaucoup plus de dépenses que celles que l'on était d'abord décidé de faire.

Le nouveau pont tournant qui a été construit il y a deux ans a été peinturé l'été dernier, et tous les obstacles qui s'opposaient à la navigation de la rivière, au-dessus de l'écluse, ont été enlevés, et quelques jours de travail au printemps, pour tracer le passage des remorqueurs et construire les nouvelles jetées à la glissoire de la dame, suffiront pour compléter la navigation à Bobcaygean.

RAPIDES DE BUCKHORN.

Les réparations de la dame ont été complètement terminées il y a deux ans, et une partie du pont a été reconstruite à neuf. Le reste du vieux pont—environ 500 pieds de long—a été enlevé cet hiver, et les matériaux du nouveau sont presque tous livrés, et des charpentiers sont activement employés à en faire la charpente. J'espère que tout sera terminé vers le 1er mars. La longueur du pont, lorsqu'il sera terminé, sera de 642 pieds.

RIVIÈRE SCUGOG.

Il a été fait une assez grande quantité de dragage, durant l'été dernier, dans la rivière Scugog, au-dessous de Lindsay, en sus de ce qui avait été fait l'année précédente, ce qui a beaucoup amélioré la navigation de cette rivière, en faisant

disparaître un grand nombre de sinuosités qui gênaient considérablement les vaisseaux qui la remontaient ou la descendaient. Il ne reste plus qu'une seule pointe de terre à enlever, d'environ 100 pieds de longueur, pour compléter la navigation entre le lac aux Esturgeons et Lindsay, et cette pointe sera creusée l'été prochain.

Pour compléter la navigation je suggérerais l'enlèvement de quelques cailloux qui obstruent la navigation à Bobcaygean, à environ un mille au-dessus de la dame, et à Buckhorn dans les détroits, à environ trois milles au-dessus du pont. En outre de l'enlèvement des cailloux à ce dernier endroit, je recommanderais de poser des bouées dans le chenal, à deux endroits où se trouvent des roches dangereuses qui obstruent le passage des steamers (et je pourrais même ajouter des petites embarcations), parce que durant l'été ils sont presque visibles. J'estime à \$950 le coût de ces bouées et l'enlèvement des cailloux aux deux endroits.

Les bômes de Buckhorn, qui avaient été construits lorsque la dame a été réparée il y a deux ans, ont été emportés et brisés, grâce, me dit-on, à la négligence de conducteurs de radeaux qui les ont laissés heurter par sept mille billots, sans d'abord prendre la précaution nécessaire d'enlever les aiguilles dans la glissoire. Le courant étant ici très rapide, je recommanderai, pour prévenir un nouvel accident de cette nature, de construire deux petits piliers triangulaires en bois, remplis de pierre, auxquels je propose de fixer les bômes au moyen d'organeaux en fer. Ces piliers étant placés à égale distance de la glissoire et de la terre, auraient l'effet d'augmenter considérablement la force des bômes. Les anciens bômes avaient 740 pieds de long, mais il n'y en a que 140 pieds qui peuvent servir, parce que les frais seraient plus grands pour les rassembler que pour en construire de nouveaux. J'estime que la réparation des bômes et la construction des piliers coûteront \$1,425. 75.

La nouvelle écluse à Lindsay est impérieusement requise, surtout depuis que le chemin de fer de Port Hope à Lindsay et Beaverton est terminé jusqu'à cette ville. Comme la vieille écluse en bois est hors de service depuis le printemps dernier, les steamers qui viennent des chutes Fénélon à Port Perry ne peuvent, à cause du mauvais état de cette écluse et de la chaîne de rocher qui s'étend depuis l'écluse jusqu'à environ deux tiers de mille en aval de la rivière, passer à Lindsay, et ils sont obligés de transborder leur chargement, tant de bois que de frêt, d'un vaisseau dans un autre, ce qui est une source de beaucoup de désagrémens pour le public, outre les dépenses que cela occasionne. Des hommes sont activement employés à tirer du bois pour les fondations et les portes de la nouvelle écluse, et des tailleurs de pierre sont aussi employés, dans la carrière de Bobcaygean, à tirer et à préparer la pierre.

Je me permettrai d'attirer l'attention des commissaires sur la nécessité de construire quelques jetées de débarquement pour la commodité des vaisseaux qui naviguent sur ces lacs de l'intérieur; il y en a un grand besoin, surtout depuis que les nouvelles améliorations de la rivière Scugog et la nouvelle écluse de Bobcaygean sont terminées.

Le privilège que semblent avoir les propriétaires de moulins, de jeter des dosses et autres rebuts dans les rivières et les ruisseaux, cause beaucoup de nuisance, et l'on s'en plaint fortement (et avec droit, suivant moi,) car on a vu souvent ces dosses flotter sur une très grande étendue avant de caler; dans plusieurs endroits elles s'érigent en chicots, et dans d'autres elles s'amoncellent si rapidement qu'en bien peu de temps elles causent des embarras très sérieux à la navigation. Je mentionne ceci dans l'espoir qu'il sera pris quelque mesure pour remédier à ce mal.

Il est réellement surprenant de voir avec quelle rapidité marche la colonisation au nord de Bobcaygean depuis l'ouverture en cet endroit de la nouvelle écluse et des autres améliorations qui s'y rattachent; et malgré que les terres, sur une certaine étendue à l'intérieur, ne soient pas de la meilleure qualité, presque

tous les lots des nouveaux townships de Galway et de Seymour sont déjà pris, et tous les jours il arrive de nouveaux colons. Les terres deviennent meilleures à mesure que l'on s'avance à l'intérieur, et à dix ou douze milles en arrière elles peuvent être avantageusement comparées à celle de n'importe quelle partie de la province. Le gouvernement construit maintenant un nouveau chemin, immédiatement au nord de Bobcaygean, qui s'étendra à quarante milles à l'intérieur; il en a déjà été fait quinze milles, le long desquels un bon nombre de colons sont établis des deux côtés. Des maisons en troncs d'arbres apparaissent çà et là, avec des défrichements, où il n'y a que quelque temps encore on ne voyait qu'une épaisse forêt d'arbres séculaires.

J'apprends que les fabricants de bois se plaignent que la glissoire des rapides de Buckhorn est trop courte, et qu'il sont sur le point de demander aux commissaires de la faire allonger de deux à trois cents pieds, de manière à l'amener jusqu'à l'eau morte.

Pour parler des améliorations projetées dans la navigation de la rivière Trent aux Chutes d'Heeley et aux rapides de Crook, je n'ai plus qu'à ajouter qu'ayant, d'après les instructions reçues l'été dernier des honorables commissaires, examiné les travaux projetés et en ayant fait rapport, j'ai trouvé que la somme de £1,000, affectée à cet objet, n'était nullement suffisante pour effectuer ces améliorations, puisque, outre l'enlèvement des cailloux et des autres obstructions dans la rivière, et l'étanchement des dames à ces deux endroits, il faut un nouveau pont tournant. Je recommanderais donc de différer les travaux, jusqu'à ce qu'il ait été octroyé une somme suffisante pour faire toutes ces améliorations.

Vous soumettant le tout respectueusement.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD BROWNE, I. C.

Thomas A. Begly, écr.,
Secrétaire, Travaux Publics,
Toronto.

E.

OTTAWA, 31 décembre 1857.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de soumettre au département, durant le mois d'août dernier, un rapport sur l'état des différents travaux confiés à mes soins. Ce rapport indiquait les sommes requises pour leur entretien à chaque station.

Les commissaires ont autorisé la dépense des sommes suivantes :

Glissoire des Joachims	£150	0	0
do du Calumet	422	12	0
do de la Montagne	150	0	0
do des Grandes Chutes	401	10	0
do des Chats	233	15	0
Bômes à l'embouchure de la Madawaska	300	0	0
Glissoire de Hull	128	0	0
do de Bytown	75	0	0
Bôme de Gatineau	25	0	0

£1885 17 0

J'ai à faire rapport, pour leur information, que les réparations nécessaires sont en voie de se faire, de manière que les glissoires, les bômes, etc, seront prêts pour les affaires du printemps prochain.

Le pont suspendu de la chute de la Chaudière est en bon ordre, et n'aura besoin que d'une couche de peinture au printemps prochain,—et les commissaires ont autorisé cette dépense. Les autres ponts de l'Ottawa sont presque neufs. Quelques bouts de planchers devront cependant être renouvelés.

Nouveaux travaux en voie de construction et achevés.

Les dames hydrauliques aux chutes de la Chaudière sont terminées, et les propriétaires de moulins et autres intéressés sont satisfaits.

La glissoire et la grande dame jetée à la Petite Chaudière sont aussi achevées. Ces améliorations sont d'une grande importance pour les fabricants de bois, puisque la distance que doivent parcourir les radeaux est raccourcie, le passage est plus sûr, les frais moindres, et que le bois est expédié plus promptement.

Les dames et les glissoires, etc., sur la rivière Petewawa, sont dans un état très avancé. Les entrepreneurs poursuivent les travaux avec une grande énergie et le tout sera prêt pour la prochaine saison.

Les travaux de Carillon avancent d'une manière satisfaisante. L'eau a été très haute cet automne et cet hiver, et cela a offert de très grandes difficultés à continuer les travaux ; cependant l'entrepreneur est parvenu à poser 1,200 pieds de dame, dans un courant très fort. Il emploie un grand nombre d'ouvriers, et il a tous les matériaux nécessaires sur les lieux, en sorte que je crois qu'il pourra remplir son contrat.

Les travaux faits à la petite décharge du lac St. Jean dans la rivière Saguenay sont aussi dans un état satisfaisant,—les dames établies à l'embouchure du lac étant terminées. L'entrepreneur a creusé le roc à la tête de la grande glissoire, et il en construit maintenant les portes d'en haut et les cloisons. Il s'est procuré presque tous les matériaux pour la grande dame de la tête des rapides de Gagnon. La construction de la dame sera commencée vers le 25 janvier. Je partirai d'Ottawa de manière à me trouver à la rivière Saguenay à cette époque, afin d'aider à la pose des fondations, et de donner l'inclinaison de la glissoire.

Les bômes et les jetées n'avancent que lentement, mais l'entrepreneur se procure les matériaux nécessaires. Deux des jetées sont achevées, et une troisième est en voie de construction.

Ceci est un ouvrage assez important, et je tâcherai de le faire finir à temps pour le service de l'exploitation du bois au printemps.

En soumettant ce rapport,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HORACE MERRILL,

Surintendant des travaux de l'Ottawa.

T. A. Begly, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics,
Toronto.

F.

OTTAWA, 31 décembre 1857.

MONSIEUR,—Comme j'en ai été requis par les honorables commissaires des travaux publics, je me suis rendu sur la rivière St. Maurice, et j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les améliorations qui y ont été faites.

Je suis parti d'ici, le 12 octobre dernier, pour Montréal, où j'ai rencontré Thomas A. Begly, écr., secrétaire du département, qui avait préparé tous les gréments de canots, les provisions, etc., nécessaires au voyage. Ce monsieur m'a accompagné jusqu'au St. Maurice, où il a fait l'inventaire de l'outillage et des ustensiles qui se trouvaient à chaque station, et il a aussi pris des notes pour faire un rapport sur le personnel employé aux différents travaux de la rivière.

Nous partîmes des Trois-Rivières à 2 heures p.m., le 14. (oct.) et nous passâmes la nuit à Shawinigan, après avoir fait 21 milles; puis le 15, nous arrivâmes aux Piles, à 18 milles de là environ, en passant par le nouveau chemin construit par le gouvernement; les terres qui le bordent de chaque côté sont très belles. Nous trouvâmes à cette station des hommes qui nous attendaient avec des canots. 16. Un vent très fort soufflait en descendant la rivière; impossible de partir ce jour-là. La chute d'eau aux Piles est d'environ 10 pieds, mais il n'est pas nécessaire de faire d'améliorations pour la descente des billots ou du bois quarré. 17. Vent encore fort. Partis des Piles à 2 heures, P. M.; au bout de six milles de marche à l'aviron, nous dressons nos tentes. Neige durant la nuit. 18. Dimanche, avancé jusqu'à la rivière Mattawin. Le St. Maurice a un courant assez fort d'ici aux Piles;—belles rives, pas de remous ni d'obstacles à la descente du bois. Le 19, pluie dans la matinée. Partis à 11 heures, A. M., et remonté 12 milles contre un fort courant. La rivière offre le même aspect que celui décrit plus haut, sans obstructions. 21. Arrivés à la Tuque. Un steamer fait le service entre cette station et les Piles,—distance d'environ 75 milles,—ce qui montre que le bois peut descendre facilement. J'ai examiné les rapides de la Tuque, et j'ai vu qu'ils ont à peu près un demi mille de longueur, qu'ils sont agités et étroits, avec des côtes tortueuses et de violents remous; l'action de l'eau est telle que le bois attiré dans les rapides est bientôt détruit. Au pied de ces rapides, il se trouve deux remous, de l'un desquels il est presque impossible de sortir le bois. Près de l'extrémité inférieure, d'un côté, il a été construit une dame-aile, mais tout le rapide est si rude, que je pense qu'il serait très difficile d'y faire des améliorations. Je suis donc d'avis que le meilleur moyen de faire passer le bois dans les rapides de la Tuque, serait de faire une simple glissoire à billots qui s'étendrait depuis l'extrémité supérieure jusqu'à un point en bas des remous; la longueur de cette glissoire serait d'environ trois quarts de mille, et les frais de construction seraient d'environ £6,000 courant, si on la donnait à l'entreprise. Immédiatement au-dessus des chutes, la rivière est large, et elle n'offre aucun obstacle à la confection de bômes pour guider le bois à la tête de la glissoire. Au-dessus des rapides de la Tuque, et à l'embouchure de la rivière des Bostonais, il y a un grand bôme (fait il y a environ trois ans) qui est inutile aujourd'hui; environ 3,000 pieds de ce bôme sont de 3 pieds 9 pouces de large, à triple rang de bois sain et bien conditionné, et le reste, environ 500 pieds de long, est fait d'un simple plançon. Ce bôme a été étendu au-dessus de la Tuque, mais depuis deux ans on ne s'en est pas servi, et je ne vois pas, non plus, de quel usage il pourrait être, à moins que la glissoire que je viens de suggérer ne soit construite, car, d'après la nature des rives, le bois doit nécessairement et de lui-même passer dans le rapide sans l'aide d'aucun bôme;

et comme la glissoire dont je viens de parler n'avait jamais été projetée auparavant, je ne vois pas pourquoi ce bôme a été fait.

Ayant reçu ordre du département de mesurer et constater la quantité des matériaux entrés dans la construction des travaux faits à cette station, pour me servir de guide dans l'estimation de ce qu'ils auraient dû coûter d'abord, je sou mets l'état suivant, savoir :

Pin blanc pour la dame et les supports, disons, 23,974 pieds cubes, à 9d.....	£899	0	6
Madriers, 69,125 pieds, M. P., à 70s.....	242	7	6
Remplissage en pierre, 3,659 verges cubes, à 4s.....	731	16	0
Plançons en triple bôme, 14,062½ pieds cubes, à 9d.....	527	6	10½
Valeur du bôme simple, disons.....	50	0	0
Valeur des fiches et chaînes.....	560	0	0
Total.....	£3010	10	10½

Cette somme est amplement suffisante pour payer la construction de ces travaux.

Le 23, à 2 heures, P. M., nous partîmes de la tête des rapides de la Tuque ; nous fîmes 5 milles à l'aviron, ne vîmes aucune obstruction, et campâmes pour la nuit. 24. Arrivés à l'embouchure de la rivière Vermillon. Les douze derniers milles sont un rapide continu, très fort en certains endroits, entre des rives élevées, et sans remous. Je n'ai jamais vu de plus grandes facilités pour la descente du bois, et je suis certain que l'on pourrait descendre le bois de l'embouchure de la rivière Vermillon aux Piles en une semaine.

Le 24 nous partîmes pour la chute des Iroquois, sur la rivière Vermillon, à 4 milles environ de son embouchure. Cette rivière est un cours d'eau d'à peu près la grandeur de la Bonnechère, l'un des tributaires de l'Ottawa, et l'on dit qu'elle arrose un pays qui abonde en pin rouge et blanc d'une grande valeur. Le seul obstacle important qui s'offre à la descente du bois, est le manque d'une glissoire à cette chute ; il n'en a pas encore été fait au-dessus de cet endroit. J'ai examiné le terrain avec soin dans les environs, et j'ai trouvé un chenal naturel admirablement adapté à la construction d'une glissoire ; sa longueur totale est d'environ 200 pieds, par 12 pieds de profondeur, et 8 pieds de largeur ; un des côtés est formé par un roc perpendiculaire, et l'autre par un roc qui l'est presque. J'ai remarqué qu'une petite quantité d'eau passait par ce chenal. Les dames qu'il faudrait faire pour élever l'eau auraient environ 240 pieds de longueur, avec une hauteur moyenne de dix pieds. L'on peut y jeter des fondations d'une nature supérieure, parce que le fond est de roc solide et que les côtes en sont à pic. Le bôme nécessaire sera d'environ 350 pieds de long, et sera facilement placé, puisque l'anse qui conduit au canal est à 200 pieds plus haut que la dame projetée. La hauteur de la chute de l'eau à cette station est d'environ 50 pieds. Le plan ci-joint indique les chutes et les positions relatives de la dame et de la glissoire. J'ai aussi annexé une estimation du coût probable de ces améliorations, et si les commissaires décidaient de les faire faire, je recommanderais fortement de les donner à l'entreprise, parce que c'est le moyen le plus économique.

Il y a des cailloux entre la chute des Iroquois et l'embouchure de la rivière Vermillon dont le pétardement, avec la construction de trois petites dames-ailles, coûtera environ £600 courant.

Dimanche, 25 octobre. Partis de Vermillon à 10 heures et arrivés à la Tuque dans l'après-midi. Passé la nuit là.

26. Partis de la Tuque ce matin et arrivés à la rivière Mattawin le même jour. 27. Arrivés aux Piles, où je passai la nuit.

Comme j'avais passé par terre en montant, je n'avais pas eu l'occasion de voir cette partie de la rivière qui se trouve entre les Piles et les chutes de la Grande Mère ; je résolus donc, le 28, de me rendre en canot à l'embouchure du St. Maurice. Etant arrivé à la Grande Mère, je trouvai la rivière parfaitement propre à la descente des bois, et la glissoire et les bômes en bon état. Je me rendis ensuite au rapide des Hêtres, à une distance d'environ cinq milles, et je vis que, malgré qu'il se trouve à la tête des rapides un rocher qui arrête quelques pièces de bois dans les eaux hautes, il y a cependant peu ou point de dommages, le bois étant facilement remis à flot aux eaux basses.

Je continuai à descendre en canot jusqu'à Shawinigan, à environ 4 milles de là, et je ne vis aucun obstacle à la descente des bois. A cette station la glissoire et les bômes sont en bon état de service.

Il y a un grand bôme supporté par six jetées dans le remous en bas de la glissoire, et on en construit encore quelques autres, mais je pense qu'elles ne sont pas nécessaires.

Je visitai ensuite la chute des Grès, où l'on est en voie de construire une glissoire à radeaux. Je ne vois pas qu'une glissoire à radeaux soit d'un grand service pour les fabricants de bois, quand on considère qu'à Shawinigan, à cinq milles plus haut, où la chute est d'environ 135 pieds, le bois doit passer en billots séparés, et ce bois peut être conduit en quelques heures des Grès au bôme de retenue à l'embouchure du St. Maurice.

L'inutilité de la glissoire à radeaux projetée aux Grès est rendue encore plus évidente par le fait que le pied des chutes de Shawinigan (où la construction des radeaux aurait lieu) est bien peu propre à cette fin ; et les frais de construction et de descente d'un radeau jusqu'à l'embouchure de la rivière, distance de 24 milles seulement, seraient comme suit, à part les péages :

Pour cadre de radeau, disons.....	£0	2	6
“ frais d'assemblage.....	0	7	6
“ gages de 4 hommes pour descendre 24 milles, un voyage par jour.....	1	0	0
“ 4 rames, à 1s. 6d.....	0	6	0
“ passage des glissoires.....	0	5	0
Dépenses pour ramener les hommes en voiture, disons pas moins de 5s. chaque.....	1	0	0

Ce qui porte les frais d'un seul radeau à..... £3 1 0

Aucun fabricant de bois pratique ne voudrait encourir ces dépenses, lorsqu'il peut faire descendre son bois en moins de temps et pour le quart de cette somme. De plus, une glissoire à radeaux aux jetées ne permettrait pas aux fabricants de bois de faire descendre un radeau sans qu'il soit fait de grandes dépenses aux rapides de la Gabelle, un peu au-dessous des Grès, où il faudrait construire une glissoire à radeaux, un certain nombre de jetées et des bômes conducteurs, etc., avant que les radeaux pussent passer en sûreté.

En supposant qu'il serait possible de faire des radeaux et de les descendre de Shawinigan à l'embouchure de la rivière avec profit (ce dont je doute beaucoup, à cause des difficultés qu'offrirait les remous et la force du courant à l'assemblage des radeaux), les bômes de retenue qui se trouvent là, qui sont aujourd'hui en bon état et qui ont été construits à grands frais, deviendraient inutiles.

Enfin, je suis d'opinion que l'on peut promptement et avec profit faire descendre les billots et les bois équarris de Shawinigan aux bômes de retenue à l'embouchure de la rivière ; et que si, plus tard, il était établi des moulins à scie

à Shawinigan, une simple glissoire à madriers répondrait à tous les besoins, et épargnerait les glissoires à radeaux, les jetées et autres travaux dispendieux que l'on projette de faire aux Grès et à la Gabelle.

Il me serait très difficile d'assigner une valeur exacte à toutes les améliorations du St. Maurice, mais, supposant que copie du mesurage du bois et de la pierre, avec le poids du fer, etc., employés dans les travaux, a été envoyée au département, je dirai, pour l'information des commissaires, que d'après mon expérience en faisant faire des travaux à l'entreprise, je crois que les prix des matériaux, même dans les établissements éloignés et à des endroits comme sur le lac St. Jean, au Saguenay, sont à peu près comme suit, savoir : pin blanc, par pied cube, confectionné, 9d. ; madriers, par 1000 pieds, M. P., 70s. ; empièrrement, par verge cube, 4s. ; creusement dans le roc, par verge cube, 7s. 6d. ; et fer, par lb., 6d. J'appliquerais ces prix aux travaux du St. Maurice.

En soumettant ce rapport,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

HORACE MERRILL,

Sur. des travaux de l'Ottawa.

(Voir le plan ci-annexé des améliorations de la rivière Vermillion.)

ESTIMATION du coût des améliorations projetées à la chute des Iroquois, sur la rivière Vermillion.

I. Dames.

Pin blanc, pieds cubes, confectionné, 3380, à 9d.	£125	15	0
Madrier, M. P., 17,250 pieds, à 70s. par M.....	60	7	6
Boulons et fiches en fer, 1000 à 6d.....	25	0	0
	<hr/>		
	£212	2	6

II. Bôme.

350 pieds linéaires complets, à 5s	87	10	0
--	----	----	---

III. Glissoire.

440 pieds de longueur, 6 pieds de largeur, et 3 pieds de hauteur, posés sur plan in- cliné; pin blanc, 12,093 pieds cubes, à 9d	453	9	9
Madrier, 49,000 pds. M. P., à 70s. par M....	171	10	0
Boulons, fiches, etc., en fer, 1,900 lbs., à 6d	47	10	0
	<hr/>		
	£972	2	3
Ajoutez pour la surintendance.....	75	0	0
	<hr/>		
Coût total.....	£1047	2	3

G.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

TORONTO, 19 novembre 1857.

MESSIEURS,—Conformément aux instructions que vous m'avez données de visiter les différents travaux de la rivière St. Maurice, en compagnie de M. Merrill, et de vous faire un rapport de leur administration, de leur économie, etc., j'ai l'honneur de vous informer qu'ayant été rejoint par M. Merrill à Montréal, le 13 octobre, nous sommes immédiatement partis pour les Trois-Rivières, d'où nous nous sommes rendus par terre aux Piles, qui se trouvent à une distance d'environ quarante-cinq milles de la ville.

Le chemin qui conduit des Trois-Rivières aux Piles est presque parallèle à la rivière St. Maurice, et c'est par ce chemin qu'il faut transporter toutes les denrées et autres provisions nécessaires aux établissements d'exploitation du bois de ce district,—les nombreuses chutes de la Gabelle, des Grès, de Shawinigan, des Hêtres, de la Grande Mère et des Piles rendant le transport par eau, en remontant, non seulement fatigant, mais dispendieux. Le chemin, quoique d'une grande importance, n'a été que partiellement amélioré, et vu son importance pour le commerce de bois, qui rapporte un si grand revenu à la province, il mérite, suivant moi, qu'on s'en occupe et qu'on y fasse de nouvelles améliorations. La partie située entre Trois-Rivières et les Forges est encore, à l'exception de la côte qui descend à ce dernier endroit, à l'état de nature; il ne paraît pas qu'on y ait fait aucunes dépenses quelconques; de là, et aussi loin que s'étend le terrain des Forges, le chemin n'est guère en meilleur état: depuis cet endroit jusqu'à environ six milles des Piles, il été amélioré par le département des terres de la couronne, sous la direction de MM. Wells et Dawson. Cette partie du chemin a été bien construite, et les ponts, dont quelques uns sont de fortes constructions, semblent avoir été bien construits et solidement assemblés; plusieurs milles de cette partie du chemin, passant à travers un terrain marneux, très profond et très riche, il est facilement coupé dans les mauvais temps.

Les six milles les plus près des Piles n'ont été qu'abattus; il ne sont ni faits ni nivelés, et ne pourraient guère être dans un état pire qu'ils sont aujourd'hui. Quant à la partie du chemin faite par le département des terres de la couronne, on pourrait y employer très avantageusement, chaque année, une légère somme d'argent, pour déblayer les fossés des pierres et des branches d'arbre qui s'y trouvent, remplir les ornières et arrondir le chemin convenablement. Il est vrai que lorsque le chemin de fer du St. Maurice sera fait, ce chemin ne servira plus à l'exploitation du bois; mais en attendant il est absolument nécessaire d'y faire des améliorations.

En arrivant aux Piles, nous trouvâmes nos canots, nos hommes, nos tentes, nos provisions, etc., tous prêts. Il y a ici une chute considérable dans la rivière, mais elle n'empêche aucunement la descente facile du bois quarré ou des billots.

Un véritable ouragan s'étant élevé pendant quelques jours et le vent continuant à être très fort, il nous fut impossible de partir des Piles avant l'après-midi du 17, et nous arrivâmes à la Tuque dans l'après-midi du 21.

La seule dépense publique qui ait été faite sur cette rivière, entre la Grande Mère et la Tuque, l'a été aux rapides de Manigance, où il a été dépensé £160 à faire sauter les pointes de quelques rochers afin de faciliter le passage du bateau à vapeur. Il faudra dépenser encore environ £100 pour terminer cet ouvrage.

Depuis quelques années un bateau à vapeur fait le service entre les Piles et la Tuque, sur une distance d'environ 70 milles, et il a été d'une grande utilité

pour le transport des bœufs, des provisions, etc., requis dans les établissements d'exploitation du bois; il appartient à MM. Phillipps et Norcross, qui ont de grands moulins à scie à l'embouchure de la rivière, et il leur a été d'un grand service, ainsi qu'aux autres grands établis. sements d'exploitation du St. Maurice.

Le seul ouvrage fait à la Tuque est une dame de chasse dans le rapide, construite dans le but de conduire le bois flottant dans le bon chenal. Il y a aussi une maison en troncs d'arbres qui sert de logement, de magasin et de boutique de forgeron. Il y a une grande quantité d'outils, de couvertures de laine et d'autres effets dont on devrait se défaire, comme je le disais dans ma lettre du 9 septembre adressée aux commissaires. J'en annexe ici un inventaire. J'ai trouvé tous ces effets en bon ordre et bien entretenus.

L'établissement se compose ici de deux hommes qui n'ont rien à faire. En conséquence, je les ai avertis qu'aussitôt que j'aurais pris des arrangements pour la garde des effets, en attendant qu'ils soient vendus ou enlevés, leurs services ne seraient plus requis. Il leur est payé £96 par année, et ils sont nourris, logés, chauffés, etc. Ils ont aussi un bœuf pour tirer leur bois de chauffage, etc. J'ai de suite disposé du bœuf.

Dans la rivière des Bostonais, l'un des tributaires du St. Maurice, et immédiatement au-dessus de la chute de la Tuque, il y a une grande longueur de bômes. Je ne sais pas pourquoi ils ont été construits; depuis deux ans ils sont là parfaitement inutiles.

Les fabricants de bois pratiques semblent être généralement d'opinion qu'il aurait dû être construit une glissoire pour le bois quarré en cet endroit. Dans l'état actuel des travaux, les bois éprouvent de grands dommages en passant dans la chute; et un remous très fort, situé au bas de cette chute, qui en attire une quantité, en rend la descente non seulement difficile, mais dispendieuse. Tous ces inconvénients disparaîtraient par la construction d'une glissoire. Cependant M. Merrill fera un rapport complet sur tout cela.

Les dépenses faites par le gouvernement à cette station, ainsi qu'il appert par les livres du bureau, aux Trois-Rivières, s'élèvent à un peu plus de onze mille louis.

Ayant terminé l'examen nécessaire à la Tuque, nous partîmes pour la rivière Vermillon, où nous arrivâmes environ deux heures après le coucher du soleil dans la soirée du 23.

La chute des Iroquois, située à environ cinq milles en remontant la rivière Vermillon, est, dit-on, le seul empêchement qui existe à l'exploitation du bois sur cette belle rivière, parce qu'il est impossible de faire passer le bois dans cette chute sans de très graves dommages. Des fabricants de bois qui ont exploré la localité en font un rapport des plus favorables, tant pour la quantité que pour la qualité du pin rouge et blanc qui s'y trouve, et dans l'espérance que la chute des Iroquois serait améliorée, il a été pris une étendue considérable de limites de bois, en remontant la rivière. M. Merrill, après avoir soigneusement examiné la chute, est d'avis qu'il pourrait y être construit une glissoire à des prix comparativement moindres, qui ouvrirait probablement la rivière à l'exploitation du bois jusqu'au lac du Pin Rouge, distance de plus de 70 milles.

Nous partîmes du Vermillon le 25 octobre, et nous arrivâmes à la Grande Mère dans la matinée du 28.

Les travaux à ce dernier endroit consistent en une simple glissoire à billots et en une grande longueur de bômes conducteurs en haut, et en une maison pour le maître de glissoire et quelques bâtimens. La résidence du maître de glissoire est une bâtisse en bois qui a coûté plus de £500, mais n'ayant pas de cheminée, elle court constamment le risque d'être en feu.

Elle n'a jamais été lambrissée, et ayant été mal construite, les queues d'aronde des poutres des coins se sont disjointes. Lorsque je suis venu ici en sep-

tembre, j'ai chargé le surintendant général de faire réparer les parties de la bâtisse qui se disjoignaient, de faire faire une cheminée et de faire lambrisser la maison ; puis, comme elle était beaucoup trop grande pour la résidence du maître de glissoire—50 sur 36 pieds—et à deux étages, je lui avais aussi donné ordre de faire faire une cloison au milieu de la maison, et d'en faire servir une moitié au logement du maître de la glissoire, et de réserver l'autre moitié pour y loger les hommes qui pourraient être employés à la station. Cependant, aucune de ces instructions n'a été suivie.

Il y a une grande quantité d'outils et d'autres effets à cette station. Voir l'inventaire ci-annexé. On n'en a pris aucun soin, et ils étaient dispersés dans toutes les parties de la bâtisse. Le maître de la glissoire a prêté, sans autorisation, un poêle et plusieurs autres articles, et il s'est aussi servi des effets dont il a eu besoin sur sa terre.

Le département n'a jamais pris possession du terrain sur lequel la maison est construite, et le maître de la glissoire s'y étant établi, après sa nomination, comme *squatter*, il demande aujourd'hui deux cents louis pour son droit de propriété et pour les améliorations qu'il prétend y avoir faites. Le surintendant ayant recommandé la démission de cet homme—voir sa lettre du 9 octobre,—les commissaires adoptèrent cette recommandation, mais jusqu'à présent leur ordre n'a pas été exécuté.

Quant à la construction de trois petites jetées et d'un bôme en bas de la glissoire, ordonnée depuis longtemps, j'ai vu qu'on n'en avait encore rien fait.

J'ai trouvé ici M. Rousseau, maître de la glissoire de Shawinigan, qui surveillait le déplacement des bômes pour l'hiver.

Le coût des travaux faits à cette station s'élève à environ £6,500.

Partant de la Grande Mère, nous arrivâmes de bonne heure, le soir, à Shawinigan. Les travaux consistent ici en une simple glissoire à billot jetée sur une chute d'environ 138 pieds de hauteur, avec de longs bômes conducteurs, tant en haut qu'en bas de la chute. Il s'y trouve aussi une bonne boutique de forgeron en charpente, une maison en troncs d'arbres, occupée par le maître de la glissoire comme résidence, et quelques bâtimens du dehors. Toutes les maisons ont été construites sur des propriétés appartenant à des particuliers ; et il est absolument nécessaire d'acquérir une certaine étendue de terrain à ce poste. Il est aussi indispensable d'acquérir le droit de faire un chemin allant du pied à la tête de la chute, ainsi que la portion de la rive sur laquelle les bômes sont tirés, un terrain pour servir de jardin et de pâturage à une vache, et une terre à bois pour le chauffage.

Tout paraît être parfaitement en ordre à cette station, comme lorsque je l'ai visitée en septembre dernier. Le personnel se compose d'un maître de glissoire et d'un assistant. Les services de ce dernier n'étant pas, dans mon opinion, requis durant l'hiver, il a été congédié jusqu'au printemps. S'il devenait nécessaire d'employer quelqu'un d'une manière permanente, je recommande fortement la nomination de M. Alfred Rousseau, dont je viens de parler, comme étant un homme parfaitement intègre et capable.

Le coût des travaux faits à cette station s'est élevé à un peu plus de £14,000.

Comme à la Taque et à la Grande Mère, j'ai trouvé ici une grande quantité d'outils et d'autres effets, tous en très bon état, mais qui ne peuvent être d'aucune utilité pratique. Ils sont compris dans l'inventaire ci-annexé.

Partant de Shawinigan, nous arrivâmes aux Trois-Rivières de bonne heure ; nous passâmes par la chute des Grès, où il se faisait alors quelques travaux dont M. Merrill fera rapport. Comme il n'y avait pas d'établissement en cet endroit, je ne m'y arrêtai pas.

Les travaux faits aux Trois-Rivières se composent de nombreuses jetées et de grands bômes qui servent aux radeaux, etc., et d'un grand magasin construit aux

frais du gouvernement sur un terrain qui appartient aux MM. Gilmour. Il s'y trouve aussi comme aux autres stations, de nombreux effets. Tout paraît être en bon état et avoir été bien entretenu.

Le personnel de l'établissement des Trois-Rivières se compose d'un député garde-bôme à l'embouchure de la rivière, et, dans le bureau du surintendant, d'un commis paie-maître, et d'un autre commis qui est porté sur la liste du personnel de la chute des Grès ; il y aussi un gardien de bureau.

Comme il n'est pas nécessaire de garder permanemment un député garde-bôme, je l'ai congédié pour l'hiver. Tous les bômes ayant été tirés à terre sèche, il n'est pas nécessaire que personne les surveille. Ne croyant pas que le second commis fût nécessaire dans le bureau, il a aussi été congédié.

Relativement aux travaux en général, je dois dire que jusqu'ici, suivant moi, les établissemens ont respectivement été beaucoup trop dispendieux, et qu'il y a été constamment gardé un nombre d'hommes qui n'était pas en rapport avec leur utilité. J'ai donc pris sur moi la responsabilité d'en diminuer le nombre, et cette réduction produira une économie d'environ £700 par année. Voir l'état ci-annexé.

La construction des travaux par le travail à la journée, avec des établissemens d'exploitation, des provisions, des bœufs, et en fournissant les vivres pour les hommes, offre de grands inconvénients, et occasionnera toujours au gouvernement des dépenses d'au moins un tiers plus fortes que si les travaux étaient donnés à l'entreprise.

La grande quantité d'outils, de couvertures, de canots, de poêles, d'ustensiles de cuisine, etc., qui se trouvent à chaque station, et que l'on avait achetés lorsque tous les travaux se faisaient à la journée, devraient être vendus aussitôt que l'on pourrait le faire avantageusement. J'avais pris des mesures à cet effet (voir ma lettre du 9 septembre dernier), mais la panique qui s'est fait sentir sur le marché monétaire, en restreignant l'exploitation des bois, a subitement empêché que ces effets ne pussent être vendus.

A l'exception d'un lot de grève acheté dernièrement près des Trois Rivières, de M. McCabe, il ne paraît pas qu'il ait encore été acquis un seul acre de terre sur lequel sont situées les bâtisses construites aux frais du gouvernement aux différentes stations, non plus que les lots de grève sur lesquels on place les bômes lorsqu'on les tire de l'eau, ou le droit de faire des chemins autour des chutes de la rivière. Les terrains dont il faudrait ainsi faire l'acquisition sont comme suit :

Aux Trois-Rivières, le terrain sur lequel est situé le grand magasin, avec le droit de passage jusqu'à la grande route et à la rivière ; mais si la maison pouvait être transportée sur le terrain du gouvernement appelé la " Cour à bois," cela serait préférable ; on pourrait alors en convertir une partie en bureau. Les lots de grève nécessaires pour mettre les bômes durant l'hiver.

A Shawinigan—L'île située à la tête de la chute, entre elle et la glissoire, que l'on dit appartenir au gouvernement ; et si l'on ne peut l'obtenir, il faudra acheter le terrain sur lequel se trouvent la maison du maître de la glissoire, la boutique de forgeron, et les autres bâtimens, ainsi que les lots de grève qui seraient nécessaires, et le chemin du portage qui conduit du pied à la tête de la chute ; un terrain suffisant pour un jardin, le pâturage d'une vache, et six acres ou environ de terre à bois pour le chauffage.

A la Grande Mère—Le site sur lequel se trouve la maison de l'éclusier, avec le terrain qui l'entoure, sur lequel sont situés le magasin et les autres bâtimens, avec jardin, etc., comme à Shawinigan.

A la Tuqué et à la chute des Iroquois sur la rivière Vermillon, il devrait être fait des réserves de même étendue que celles mentionnées pour Shawinigan et la Grande Mère.

Dans un précédent rapport au département, j'ai dit que le 1er octobre j'avais chargé le surintendant de mesurer et réserver l'étendue de terrain requis à Shawinigan et à la Grande Mère, et d'en envoyer un plan au bureau. Mais le surintendant, soit qu'il se sentit incapable de remplir ce devoir, soit pour d'autres raisons, a négligé de le faire, et il ne m'a pas expliqué pourquoi il avait différé si longtemps.

Pendant que j'en suis sur ce sujet, je crois qu'il est de mon devoir de dire que le surintendant, grâce à sa parfaite incapacité à prendre les niveaux, les mesurages, calculer les estimations, examiner les comptes, etc., s'est placé dans une fausse position. L'on ne peut pas se fier à l'exactitude des documents qu'il certifie, et il est constamment obligé de se soumettre à ses subordonnés et aux entrepreneurs dont il est chargé de surveiller les travaux. En même temps, je dois dire, en justice pour lui, qu'en toutes circonstances je l'ai trouvé extrêmement poli et prévenant, et prêt à donner toutes les informations qu'il possède ; mais il est tout à fait impossible que les travaux soient continués d'une manière satisfaisante sous son administration.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS A. BEGLEY,

Secrétaire.

Aux hon. Commissaires des Travaux Publics.

INVENTAIRE des outils, canots, couvertures, et autres effets appartenant au gouvernement, en magasin aux Trois-Rivières, à Shawinigan, à la Grande Mère et à la Tuque, sur la rivière St. Maurice.

151 tarières.	44 ciseaux.
10 scies de travers.	1 étampe " G. M. "
7 scies de long.	8 rainettes.
12 égoines.	4 cloutières.
2 passe-partout.	4 maillets.
5 rainettes.	13 eses.
189 haches.	4 étaux.
39 tilles.	1 paire crampons de fer.
106 limes.	1 hachette de menuisier.
9 râpes.	1 grattoir, 2 clavettes.
5 soufflets.	3 filières.
55 marteaux.	1 truelle.
23 pieds de chèvre, 5 virevaux	7 vieux boulons.
19 équerrés.	11 écroux à vis.
15 crochets.	3 enclumes.
27 aspects.	11 poinçons d'acier.
20 clés à écrous.	4 canots.
66 crampons de fer.	4 grands chalands.
43 pelles.	2 petits do.
2 épinglettes de pétard.	2 barges.
32 pinces à miner.	5 chaloupes.
2 tréfileurs, complets.	2 esquifs.
5 planes.	28 rames.
5 romaines.	7 ancres.
6 vrilles.	4 grappins.
1 débordoir.	2 harpons.

- 3 rabots.
 1 bouvet à languette.
 1 mouchette.
 4 galères.
 31 chaudières.
 2 marmites.
 5 fours de camp.
 9 couteaux de table.
 2 grands couteaux.
 29 fourchettes.
 2 grandes fourchettes.
 115 cuillers.
 16 grands plats.
 204 assiettes.
 2 bols à laver les mains.
 10 chandeliers.
 1 paire de mouchettes.
 24 écuelles de ferblanc.
 3 théières.
 1 cafetière.
 5 pots de fer.
 2 grands plats de ferblanc.
 5 petits do do.
 3 mesures d'un gallon.
 1 demi-minot.
 8 lèche-frites.
 4 grandes cuillers à potage.
 3 petites do do.
 11 bidons à huile.
 8 grandes chaînes d'accouplement,
 1½ pc., et crochets.
 15 petites do de ½ à ¾ pc., et cro-
 chets.
 22 do do
 1 chaîne (vieille) 4¾ brasses, 7 pc.
 1 do (bonne) 10 brasses, 6 pc.
 1 do 4 brasses, ¾ pc.
 2 do (neuve) 30 brasses, ¾ pc.
 1 grande chaîne.
 3 traines, 2 paires travaux.
 4 grosses double-sleighs.
 1 sleigh simple.
 1 clivis.
 5 sleighs.
 1 paire roues de charrette.
 1 seau d'écurie.
 4 pitons à anneau.
 1 cloche à vache.
 8 manches de faux, 11 faux.
 12 pioches.
 2 brouettes.
 11 poêles.
 72 feuilles de tuyau.
 3 paires de tenailles.
 4 organeaux pour chalands.
 27 gaffes.
 2 gaffes sans manches.
 7 do avec manches.
 7 tourtières.
 1 chaîne à billois.
 1 do de ¾ pc.
 2 chaînes d'arrêt.
 26 bouts do.
 1 lot de chaînes de bômes
 1 lot de chaînes brisées.
 72 grands anneaux de fer.
 21 petits do.
 2 crochets de chaîne.
 1 arrêtoir de chaîne.
 4½ rouleaux, 3 bouts et 291 lbs. corde
 de manille.
 3 do et 7 bouts corde goudronnée.
 1 câble 2 pcs., 30 pieds.
 1 lot de bouts de câbles.
 14 bouts de vieux do.
 60½ barres et 8 bouts de fer.
 8 qtx. ferraille.
 1 lot de do.
 179 fiches.
 60 lbs. clous à bardeaux.
 2 double-jougs.
 8 jougs simples.
 5 anneaux de joug à bœufs.
 6 paires traits de corde.
 1 chaîne de trait.
 19 chaîn. de trait à chevaux et bœufs.
 3 bretelles de corde pour traines.
 5 harnais.
 2 colliers.
 4 brides.
 1 paire guides.
 5 baculs.
 25 fers à cheval.
 1 petit sac de fers à bœuf.
 67 manches de pic.
 19 piques.
 4 pinceaux.
 1 crible.
 6 lbs. poudre à pétarder.
 40 gros coins à fendre.
 1 niveau d'air.
 4 niveaux.
 1 petit coin, 1 baril 10 gal.
 5 lignes à tracer.
 3 morceaux de toile cirée.
 1 poche.
 10 lanternes.
 4 lampes.

25 pinces.	1 tente.
7 tisonniers.	1 grand pupitre de bureau, table en noyer noir, tiroirs et appareils.
1 paire pinces à forge.	4 tables de bureau, en pin.
6 porte-poêles.	1 presse de bureau, noyer noir.
2 écrans en ferblanc.	1 grande presse de bureau.
2 casseroles.	2 petits pupitres de bureau.
2 boîtes à bois.	6 chaises.
9½ paires raquettes.	2 tabourets.
2 tapis de cheval.	8 bancs.
60 paires de couvertures.	1 écran en flanelle verte.
2 sacs et 28 livres d'étaupe.	1 carte géographique.
40 lbs. craie.	1 calendrier de bureau.
40 minots charbon.	4 cadres, règles et ordres.
6 barils chaux.	2 couchettes.
2 cadenas.	1 baudet.
25 coins.	1 lit de repos.
5 puisoirs.	1 crampon de bôme.
7 seaux à l'eau.	5 gros do.
2 jous à seau.	15 petits do.
2 pieds zinc.	43 rondelles de cheville de bôme.
2 tabliers de cuir.	4 poulies doubles.
1 boutoir de maréchal ferrant.	3 do simples.
1 paire compas.	4 do coupées.
1 compas.	1 cordage de poulie.
2 pieds-de-roi.	1 réa de poulie en fer.
13 meules à aiguiser.	

MEMOIRE de l'économie annuelle qui sera opérée aux travaux de la rivière St. Maurice, par les réductions mentionnées dans le rapport précédent, faites dans les établissements permanents.

Bureau des Trois-Rivières, savoir:	£	s.	d.	£	s.	d.
Loyer de bureau, autrefois.....	30	0	0			
Loyer de bureau, à présent.....	15	0	0			
				15	0	0
Economie sur le combustible.....		12	10	0		
Second commis.....		156	10	0		
Cheval et voiture.....		132	0	0		
					316	0
Bômes à l'embouchure de la riv., 1 homme, 313 jours à 6s.3d					97	16
						0
Shawinigan:—						
Député maître de glissoire, 12 mois à £7 10s.....					90	0
						0
La Tuque:—						
Deux hommes, 12 mois à £8.....		96	0	0		
Provisions, etc.....		70	0	0		
Fourrage pour bœuf.....		15	0	0		
					181	0
						0
					£684	16
						0

II.—Améliorations récemment effectuées sous la direction des honorables commissaires des travaux publics du Canada, dans la rivière et le golfe St. Laurent et dans le détroit de Belle-Isle.

PHARES.

Nom du phare.	Position.	Latitude Nord.	Longitude Ouest.	Nombre et nature		Contour ou autre particularité du phare.	Hauteur de la base et de la tige en pieds.	Érige en quelle année.	Remarques.
				de tours.	de lanternes.				
BELLE-ISLE. — Une île à l'entrée Est du détroit de Belle-Isle, séparant Labrador de Terre-Neuve. Pour plus ample description, voir les directions du capit. Bayfield sur la navigation.	Extrême sud-ouest de l'île.	51° 53' 00"	55° 20' 00"	Une im- ple lu- mière blanche fixe.	283	Une tour circu- laire en pierre avec façade ex- térieure en bri- ques de couleur blanche.	470	Terminé en 1857.	Lumière dioptrique de 1er ordre, visible de tous côtés. La lumière sera éteinte, pour la première fois, le 15 mars 1858, et l'illumination sera continuée depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, à compter de cette date jusqu'au dernier jour de chaque année.
POINTE AMOURE. — Côte du Labrador, détroit de Belle-Isle.	PoinTE sud- Est de la baie de Por- teuu.	51° 27' 30"	50° 53' 40"	Do	184	Do	155	Do	Lumière catadioptrique de 2nd ordre, visible sur les 2-3 de l'horizon. Lumière éteinte, 10re fois, le 1er avril 1858, illumination continuée depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, du 15 avril au dernier jour de chaque année subséquente.
POINTE OUEST DE L'ILE D'ANTICOSTI.	Extrême de l'extrémité O. de l'île.	49° 52' 30"	64° 35' 00"	Do	15	Do	112	Do	Lumière catadioptrique de 2nd ordre, visible sur les 2-3 de l'horizon. Lumière éteinte, 10re fois, le 15 mars 1858, illumination continuée depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, du 20 mars au dernier jour de chaque année subséquente.
CAP ROSTER. — Côte Est de Gaspé.	Extrême du Cap.	48° 51' 00"	64° 15' 00"	Do	104	Do	136	Do	Lumière catadioptrique de 1er ordre, visible sur les 2-3 de l'horizon. Lumière éteinte, 10re fois, le 15 mars 1858, illumination continuée depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, du 20 mars au dernier jour de chaque année subséquente.

NOTE.—Le et après le premier jour de septembre prochain, des signaux seront donnés à ou près de chacun des susdits phares au moyen d'un sifflet à vent ou à air, qui sera entendu à de courts intervalles durant les temps de brume, ou les tempêtes de neige, ou par un coup de canon de 9 tiré d'heure en heure, au cas où le sifflet serait en mauvais ordre. Les latitudes et les longitudes sont déterminées d'après les cartes hydrographiques de Bayfield, telles que publiées par l'amirauté.

DEBARCADERES SUR LE FLEUVE ST. LAURENT, EN BAS DE QUEBEC.

Nom du quai.	Localité.	Longueur extrême en pieds.		Profondeur d'eau à l'extrémité du quai à basse marée, en pieds.
		Longueur	Largeur	
Berthier	Rive sud du St. Laurent	587	15	15
L'Islet	do	1200	84	84
Pointe aux Originaux	do	1200	15	15
Rivière du Loup	do	1667	16	16
Rimouski	do	2150	84	84
Eboulements	Rive nord du St. Laurent	920	04	04
Malbaie	do	475	18	18
Quai de la Grosse-Isle.	Isle de la Quarantaine à la hauteur de St. Thomas.	350	16	16

Bureau des travaux publics, Toronto, janvier 1858.

I.

TOWNSHIP DE CABOT, CAMP No. 4.

St. Octave de Métis, 22 février 1858.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'informer les commissaires que depuis le commencement de l'étude et du tracé du nouveau chemin projeté du St. Laurent à la tête du lac Matapédiac, distance d'environ trente-trois milles, j'ai été obligé de faire l'étude de trois lignes d'une longueur de vingt-et-un milles chacune, ou soixante-trois milles en tout, avant d'en trouver une qui pût convenir à la construction du chemin projeté.

Ceci vous expliquera de suite pourquoi l'étude a duré plus longtemps que ne le comportaient les instructions que j'ai reçues en novembre dernier (No. 22,682).

Les lignes représentées sur le plan qui m'a été fourni par le département, savoir : la ligne du major Robinson, et l'autre qui se trouve au sud de celle-là, ont été explorées d'un bout à l'autre. J'ai cru la première impraticable à cause de la gorge très étroite de la rivière Tartigoux, qui coule entre des collines escarpées dont la hauteur varie de 50 à 200 pieds ; et le pied de ces collines vient d'un côté ou de l'autre si près de l'eau qu'il faudrait, pour se frayer un passage, traverser la rivière treize fois dans l'espace d'environ un mille et demi, ou faire un pont sur une étendue d'un mille ou plus. Je crus aussi que la seconde ligne, ou celle qui est située au sud de la ligne du chemin de fer. était sujette à objection en conséquence d'une rangée de collines élevées qu'il fallait traverser depuis le ruisseau Pâquet jusqu'au chemin actuel de Kempt, à quatorze milles et demi de la Pointe-aux-Seneliés, et de là à la quinzième pierre milliaire.

La ligne que j'ai choisie, après le plus soigneux examen, et qui, dans mon opinion, offre les plus grands avantages pour la construction d'un chemin, suit la route actuelle de Ste. Flavie à Neigette, en faisant les détours nécessaires pour éviter les collines et pour aboutir à un endroit convenable pour jeter un pont sur le bras principal de la rivière Métis, où il rejoint et suit ensuite le ruisseau Pâquet ; de là, à quatorze milles du St. Laurent, il atteint le chemin de Kempt près de la seizième pierre milliaire, après avoir traversé une série de côteaux à pente douce, excepté celui qui se trouve près du ruisseau Pâquet, qui offre des difficultés à cause de son escarpement, mais il était impossible de l'éviter ; à partir de la seizième pierre milliaire, la ligne a généralement été tracée dans la position indiquée sur le plan, à environ un demi-mille au nord et le long du chemin actuel sur tout le reste de la distance, avec quelques légères déviations jusqu'à la tête du lac Matapédiac.

La ligne telle que tracée traverse une série de plateaux, interrompus à de longs intervalles par des chaînes de terrains élevés qui vont d'un plateau à l'autre, avec des rampes de 3 pieds sur 100 généralement, et en quelques cas de 6 pieds sur 100, ou plus. Les plateaux sont généralement couverts de cèdres, et ont besoin d'être bien terrassés et asséchés ; les côteaux ou terrains élevés sont généralement couverts de merisier blanc et jaune, d'épinette, etc., et le terrain est sec et facile à égoutter. La partie du pays traversée par ce chemin est partout favorable à la colonisation, le sol étant d'une bonne qualité, exempt de roches et de cailloux, avec de grandes étendues de terrain plat qui auront besoin d'être asséchés dans beaucoup de cas.

Cette ligne a été plaquée d'un bout à l'autre, et ouverte sur une distance de vingt-et-un mille, dont dix-neuf et demi ont été chaînés et nivelés.

Il en reste encore treize milles à ouvrir pour le chaînage, et j'espère l'avoir terminé vers le 9 mars prochain, si le temps est favorable.

Il s'est maintenant écoulé deux mois depuis que l'ouvrage est commencé, c'est-à-dire, depuis le 20 décembre dernier jusqu'au 20 du courant, et l'étude a pris au moins un mois; le reste du temps a été employé à camper, à faire les portages, et à mesurer. En général le temps a été très défavorable aux travaux, puisque nous avons eu pendant ce temps quatorze jours de neige et quatre jours de pluie.

Enfin j'ai raison de croire que les avantages de la ligne choisie sur les autres lignes proposées, et sur le chemin actuel de Kempt, sont tels qu'ils justifient parfaitement le temps employé et les dépenses encourues pour l'étude et le tracé.

Le plan et l'estimation du coût du chemin projeté seront préparés et transmis aussitôt que possible après que mes travaux de campagne seront terminés.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

G. F. BAILLARGÉ.

THOS. A. BEGLEY, écr.,

Secrétaire, département des travaux publics,
Toronto.

K.

RAPPORT SUR LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE LA GRANDE BAIE A LA MALBAIE.

Aux honorables Commissaires des Travaux Publics, Canada.

MESSEIERS,—Conformément aux instructions contenues dans la lettre du 21 ultimo, que j'ai reçue de Thomas Begley, écr., secrétaire, je prends la liberté de vous soumettre mon rapport sur les travaux du chemin de la Grande Baie à la Malbaie, placés sous ma direction.

A l'égard des travaux faits durant l'automne de 1856, je vous renvoie à mon rapport de l'année dernière, et je n'en dirai qu'un mot, savoir : que j'ai ouvert 7½ milles de chemin, de 15 à 20 pieds de largeur; que je l'ai essouché, déblayé et pioché; que j'ai construit deux ponts de 30 pieds d'arche, un de 80 pieds d'arche, et un de 100 pieds d'arche; et que j'ai bâti un camp de 18 pieds carrés,—ce qui, avec les études, etc., que j'ai faites avant de partir, a coûté en tout £207 10s. 1d., laissant une balance non dépensée (sur l'octroi de £500) de £292 9s. 11d. courant.

Le 22 juin dernier, je recommençai mes travaux sur le chemin, n'ayant pu obtenir d'hommes avant ce temps, tout le monde étant occupé aux semences.

Je commençai de suite par la construction des ponts, parce que le passage des rivières, dont quelques unes sont très dangereuses, offrait de grands risques aux habitants. Six de ces ponts ont les dimensions suivantes : un de 20 pieds d'arche sur 15 pieds de largeur, un de 30 pieds d'arche sur 15 pieds de largeur, un de 60 pieds d'arche sur 12 pieds de largeur, un de 70 pieds d'arche sur 12 pieds de largeur, et un de 100 pieds d'arche sur 12 pieds de largeur. J'ai fait les ponts dont les arches sont longues plus étroits et bien appuyés, afin qu'ils ne soient pas trop pesamment chargés de neige pendant l'hiver; j'ai donné 15 pieds de largeur aux plus courts. J'ai fait ces ponts avec le meilleur bois que j'ai pu me procurer, mais trois d'entre eux sont entièrement faits d'épinette grise et

noire, parce qu'il n'y avait pas moyen de se procurer d'autre bois;—il y a d'autres petits ponts jetés sur des ruisseaux, mais ils ne valent pas la peine d'être mentionnés. Les frais de construction des six ponts ci-dessus désignés s'élèvent à £60 en tout. J'ai aussi réparé le pont qui traverse la rivière Malbaie, qui aurait été emporté au printemps prochain, si je n'avais fait ces réparations, que j'ai cru devoir faire parce que c'est un bon pont bien solide,—et cela a coûté £20 9s.

Lorsque les ponts furent faits, je continuai le chemin où je l'avais laissé l'automne dernier, et j'en ouvris environ six milles, de 15 à 18 pieds de largeur, essouché, déblayé et aplani à la pioche, mais non arrondi ni égoutté. J'ai éprouvé des difficultés, à cause de la chaleur et de la distance qu'il fallait parcourir pour transporter les provisions, à me procurer des hommes; et pour les encourager à venir travailler, je vins commencer les travaux à environ deux milles du village de Caillouton, et je fis deux milles et sept arpents de chemin de 18 pieds de largeur, complet, égoutté et arrondi, avec des rigoles de traverse, dans lesquels je rencontrai plusieurs gros cailloux qu'il fallut faire sauter. Cette partie, qui comprend un pont de 30 pieds par 15 de large, coûte environ £100 par mille. Lorsque cette partie du chemin fut terminée, M. Baillargé est arrivé et m'a ordonné de continuer le chemin seulement sur 12 ou 14 pieds de largeur, de l'essoucher, le déblayer et l'aplanir à la pioche, mais de ne pas l'arrondir, ni de l'égoutter sans de nouveaux ordres. Ainsi, je continuai et j'en fis un mille, lorsque je reçus de nouvelles instructions de votre département, qui étaient sans doute données par M. Baillargé, et auxquelles je me conformai immédiatement en reprenant les travaux où je les avais laissés durant l'été pour venir en bas. Je fis cinq milles et demi de chemin de 12 à 15 pieds de largeur; j'en arrachai les souches et les racines, et je l'aplanis à la pioche, sans l'arrondir ni l'égoutter, comme M. Baillargé m'avait dit de le faire; et voyant que les froids arrivaient, je déblayai simplement un chemin d'hiver de deux milles et demi de longueur et de 8 pieds de largeur, en enlevant les souches et les autres obstacles, pour atteindre au Camp-du-Milieu, à trente-trois milles d'ici; et la terre étant gelée, il me fut impossible d'en faire plus.

Les travaux et les dépenses se trouvent être comme suit pour cette saison:—

Coût de six grands ponts.....	£60	0	0
Réparations au pont de la Malbaie.....	20	9	0
Mes frais et mon temps pour accompagner M. Baillargé.	10	5	0
Mon temps et mes hommes pour l'étude de la continuation du chemin, le printemps dernier.....	14	12	6
Payé pour faire déblayer le chemin, jusqu'à la Malbaie, des arbres tombés, etc.....	6	0	0
	£111	6	6
Coût de 2 milles et 7 arpents de chemin complet.....	200	0	0
Coût de 2½ milles ouverts pour l'hiver, à £10.....	25	0	0
Payé pour 14 quarts de biscuit, que je fis transporter au camp du petit lac St. Jean en printemps, afin de le vendre aux hommes, dans l'espoir de leur épargner la perte de temps pour l'aller chercher en bas, et qui furent gâtés par l'humidité.....	17	4	6
Payé pour outils, etc., requis pour le chemin.....	6	5	3
Payé pour frais de port, papeterie, etc.....	3	4	11
Coût de 12½ milles de chemin faits d'après les instructions de M. Baillargé, étant environ £29 Ss. par mille.	367	4	2
Balance en main, pour continuer le printemps prochain ..	62	4	10

Somme totale reçue par moi cette année.....£792 10 2

Je calcule qu'il faut environ £50 par mille, y compris les ponts, pour faire un bon chemin de roulage de 15 pieds de largeur, arrondi et égoutté, et avec un abattis d'arbres de deux pieds et demi de chaque côté.

Pour continuer comme le désirerait M. Baillargé, cela coûterait environ £35 par mille, y compris les ponts ; mais comme le chef-lieu et la cour doivent être à la Malbaie, et que beaucoup de gens sont obligés de traverser en voiture durant l'été, j'espère que votre honorable bureau consentira à faire ouvrir de suite une communication directe, de manière à donner un passage, et permettra de recommencer ensuite de manière à égoutter et arrondir un peu le chemin, car sans rigoles ou sans éclaircie d'un côté ou de l'autre, il deviendra impraticable aux voitures, à cause de l'ombre des arbres ou du manque de rigoles.

Je crois que le gouvernement a l'intention de faire arperter un township le long du chemin, l'an prochain, et alors un grand nombre de colons s'y établiront.

En vous renvoyant à mon compte courant, et en espérant que vous trouverez tout satisfaisant et correct,

Je demeure, messieurs,
Votre humble et obéissant serviteur,

PASCHAL BOUCHARD.

Grande Baie, 12 janvier 1858.

L.

ÉTUDES HYDRAULIQUES DE L'OTTAWA,

Ottawa, 1er mars 1858.

MONSIEUR,—Ayant terminé le relèvement des Iles des Chats, il est de mon devoir de soumettre, pour l'information des hon. commissaires des travaux publics, le rapport suivant sur la manière dont elles pourraient être améliorés pour servir à des fins hydrauliques.

Je vous envoie avec cette lettre un plan des îles (qui sont au nombre de 157,) indiquant la hauteur et la chute d'eau par des lignes de contour, au lieu de dessins de profil.

Pour en faire des emplacements de moulins, j'ai choisi les chutes du Fer-à-Cheval et les autres chutes à l'est de l'île des Grands Chats comme lit principal de la rivière, parce qu'aujourd'hui le plus grand volume d'eau passe sur ces chutes.

Entre l'île du Portage des Sauvages et l'île des Grands Chats, la construction de dames dans la direction de la ligne de contour couleur gomme gutte donnerait 19 pieds d'eau, et ensuite, en construisant une dame dans la direction de la ligne couleur terre de Sienne, l'on pourrait obtenir 18 pieds d'eau—ce qui rendrait la moitié du côté ouest de l'île des Grands Chats, le côté Est de celle du Portage des Sauvages, et toutes les îles situées entre ces deux points, propres à la construction de moulins. M. Josephus Mohr a construit une charpente de moulin sur cette dernière île, mais R. Conroy a fait discontinuer les travaux, en réclamant comme sien le fermage du privilège du pouvoir d'eau. L'île sur laquelle est bâtie la charpente n'a été affermée ni à l'un ni à l'autre.

Je recommanderais de faire diviser les îles situées au nord-est des deux îles en dernier lieu mentionnées en lots de quai, sur lesquels les bois de

construction pourraient être empilés avant de les expédier par bateaux ou en radeaux.

Je suggérerais aussi de diviser l'île suivante des Grands Chats en lots à bâtir, de quai et de grève. L'extrémité inférieure en étant basse et inondée aux eaux hautes, pourrait être divisée en lots de quai; les grèves des deux cotés de l'extrémité supérieure en lots d'eau ou de moulin, et le milieu en lots à bâtir.

L'on pourrait faire des îles suivantes—celles situées à l'est des chutes du Fer-à-Cheval,—des emplacements de moulins; mais on aurait le désavantage d'être obligé d'amener le bois à scier à travers la glissoire du gouvernement, et de le tenir en bôme au bas de l'île.

Les îles situées entre cette dernière et l'île Victoria peuvent être améliorées de deux manières: soit en faisant une dame qui partirait de la jetée située à la tête de cette dernière île, et qui s'avancerait à 600 pieds vers l'ouest, et ensuite suivrait le courant jusqu'à l'île située à l'est des chutes du Fer-à-Cheval;—soit en faisant une jetée, disons de 200 pieds de longueur, en remontant le courant, depuis l'île située à l'ouest de l'île Victoria, qui empêcherait que les billots ne fussent attirés dans les rapides par la force du courant. La construction de cette jetée rendrait les îles situées entre l'île Victoria et les chutes du Fer-à-Cheval propres à l'établissement de moulins sur la ligne de contour couleur carmin, avec trente pieds d'eau, et, en se servant des petites îles situées entre les lignes couleurs carmin et gomme gutte, l'on pourrait faire des réservoirs ou biez pour les différents propriétaires. D'un autre côté, l'on peut construire des dames sur la ligne de contour couleur carmin, et les billots passant à travers la glissoire du gouvernement et étant arrêtés au bas des îles par un bôme, créeraient ainsi une source de revenu.

Sur une partie de ce qu'on appelle l'île McDonald, l'une des îles ci-dessus; mais qui en réalité se compose de trois îles, il y a un moulin qui fait marcher une scie, et qui appartient à John McDonald, de Fitzroy Harbor. L'on pourrait donner une grande valeur à cette île ou à ces îles comme emplacements de moulins; mais aujourd'hui le propriétaire ne paie pas ses frais en achetant du bois pour le scier; il ne fait que recueillir les billots à la dérive, brisés dans les rapides, et il les scie ou les vend.

Je suggérerais de faire diviser la partie de l'île Victoria à l'ouest de la glissoire en lots à bâtir et en lots de grève,—le gouvernement gardant comme réserve la partie située entre la glissoire et le chemin du Portage.

L'on pourrait aussi faire des îles connues sous les noms de Grierson et de McGillivray des entrepôts pour le bois scié, avant son expédition par radeaux ou par bateaux.

Relativement à la disposition des propriétés aux îles des Chats, elles devraient être divisées en lots à bâtir, de grève et de quai, de manière à convenir aux acheteurs, et ces lots devraient être vendus à l'encan et à condition qu'il y soit fait des améliorations sous un certain temps spécifié.

L'on trouve sur plusieurs îles, ou sur la terre ferme aux environs, de la pierre propre à bâtir ou à remplir les caissons.

La saison étant bien avancée lorsque nous eûmes, M. Merrill et moi, terminé le relevé des îles, nous pensâmes qu'il valait mieux attendre au printemps, lorsque la neige serait disparue, pour diviser, ainsi que nous étions chargés de le faire conjointement, les îles des rapides des Chats en lots hydrauliques et autres.

Depuis le 28 août 1857, le petit parti que j'avais sous mes ordres a fait le relevé et pris les niveaux des îles des Chats, avec deux plans, l'un de 400 pieds au pouce, et l'autre de 200 pieds au pouce; le relevé d'environ 3½ milles de la

rivière Madawaska au-dessus d'Arnprior, et de cette partie de la rivière Ottawa comprise entre les rapides aux Remous et le pied de la glissoire de la Chaudière,— dont des plans seront prêts dans une quinzaine de jours. En sus de cela, nous avons fait le relevé et pris les niveaux de la glissoire des rapides Gagnon, sur la rivière Saguenay.

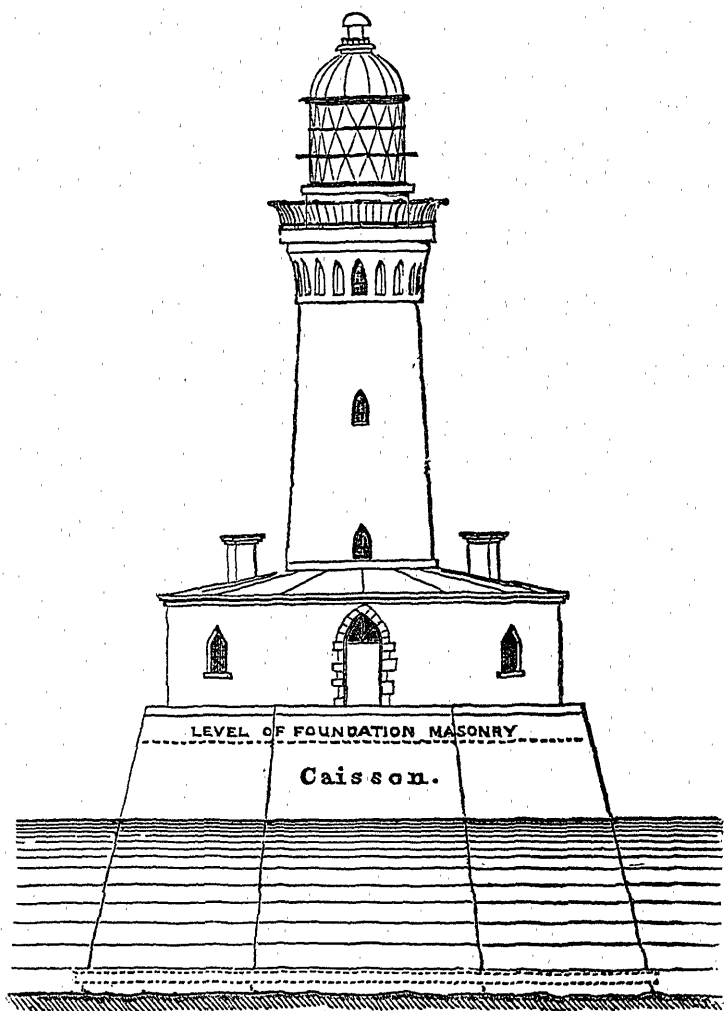
En terminant, je dirai que les améliorations projetées aux îles des Chats créeraient des pouvoirs d'eau presque illimités, et qu'il n'en résulterait aucun dommage par l'inondation des terres, etc. Les lots hydrauliques de la Chaudière étant vendus, et vu la facilité avec laquelle on peut atteindre aux îles des Chats, et les progrès que fait la vallée de l'Ottawa sous le rapport de l'agriculture et de la colonisation, et vu aussi les glissoires et les autres améliorations qui mettent la rivière Ottawa et ses tributaires en état de servir les intérêts et les besoins du commerce de bois, les îles des Chats ne peuvent qu'avoir la plus grande valeur pour les fins hydrauliques.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

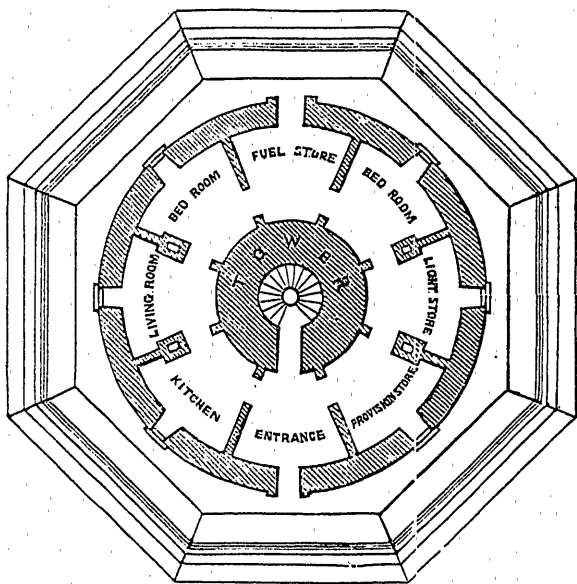
THOS. E. NORMAN, I. C.

TORONTO :—IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, RUE YONGE.

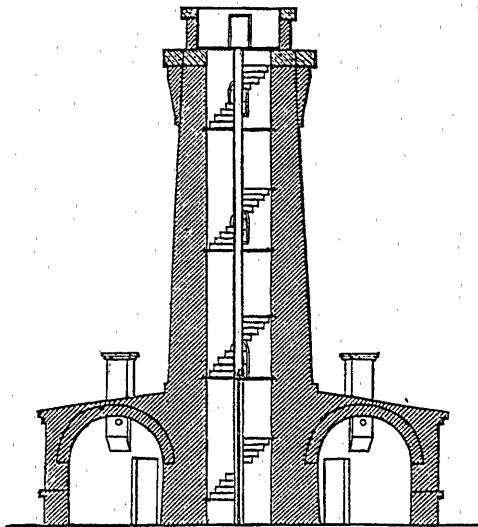
PHARE DE LA POINTE PELÉE, 1858.



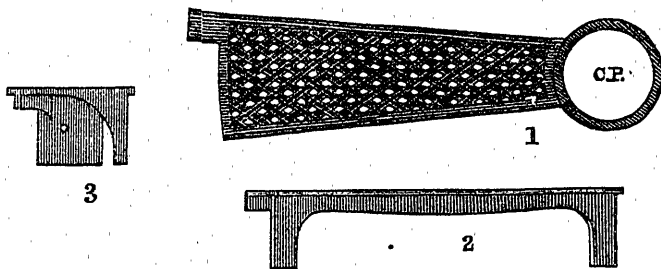
Elevation de l'Edifice, Tour et Lanterne.



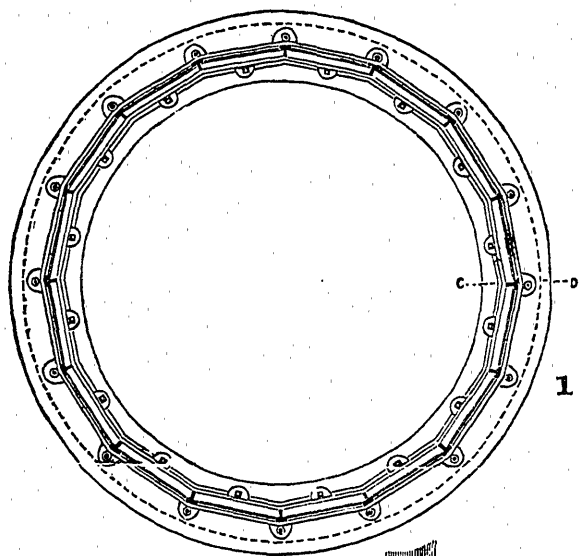
Plan des Bâtiments et de la Tour du Phare.



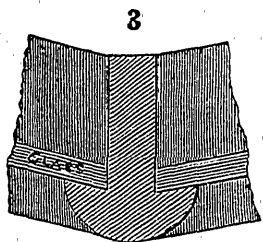
Coupe de la Tour et des Bâtiments.



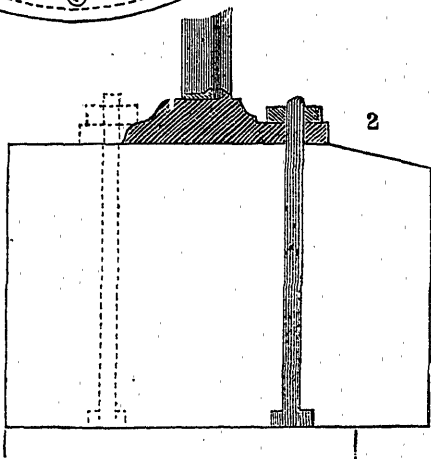
1. Plan des marches en fonte. 2. Elévation. 3. Coupe de l'extrémité.



1



3

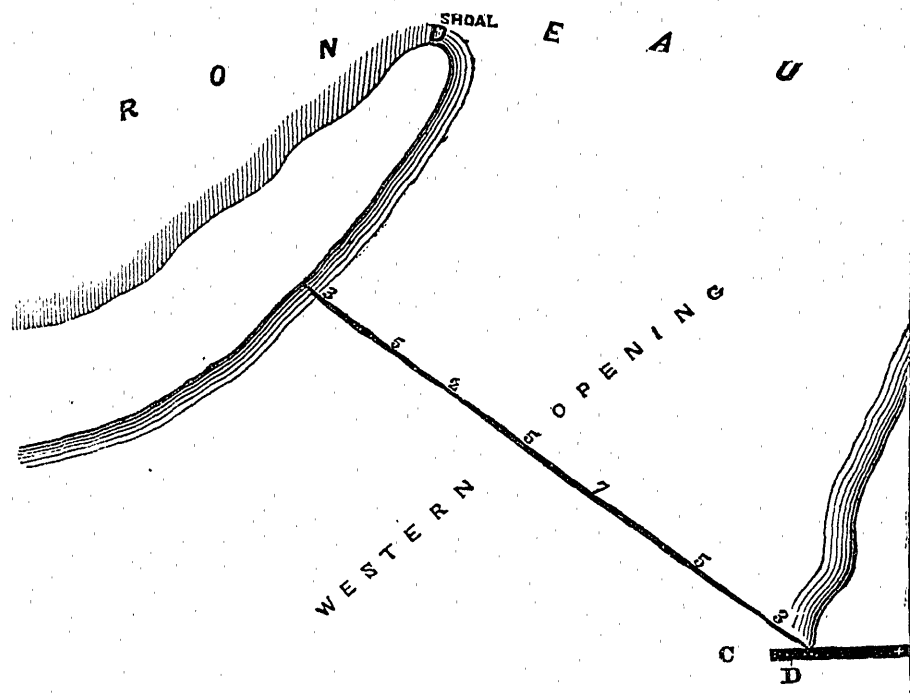


2

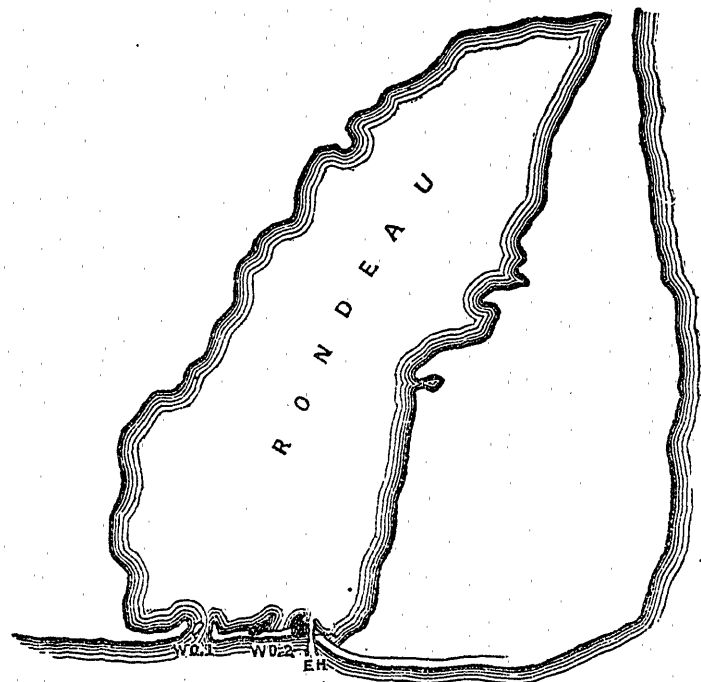
1. Plan de la Lanterne indiquant la Semelle, les Astragales et le Couronnement.

2. Coupe de la Semelle, etc., sur la ligne C. D.

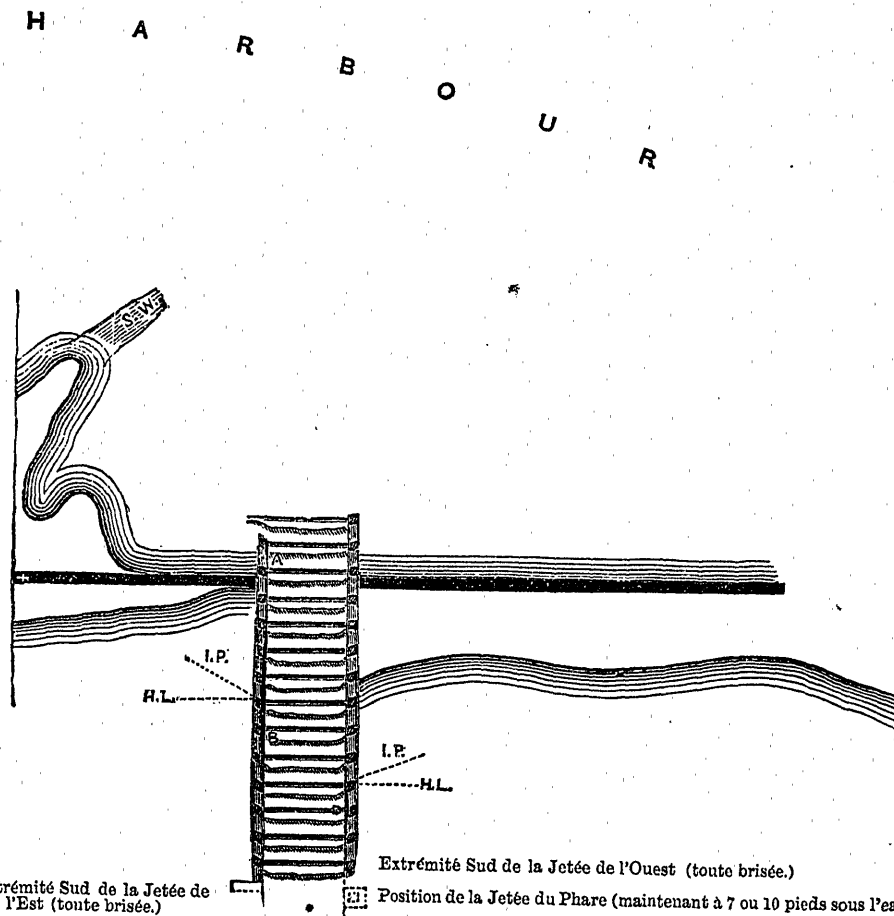
3. Coupe des Astragales.



3 5 2 5 7 5 3.—Ligne des sondages en pieds et section transversale.
C.—Brise-lame, Est et Ouest.

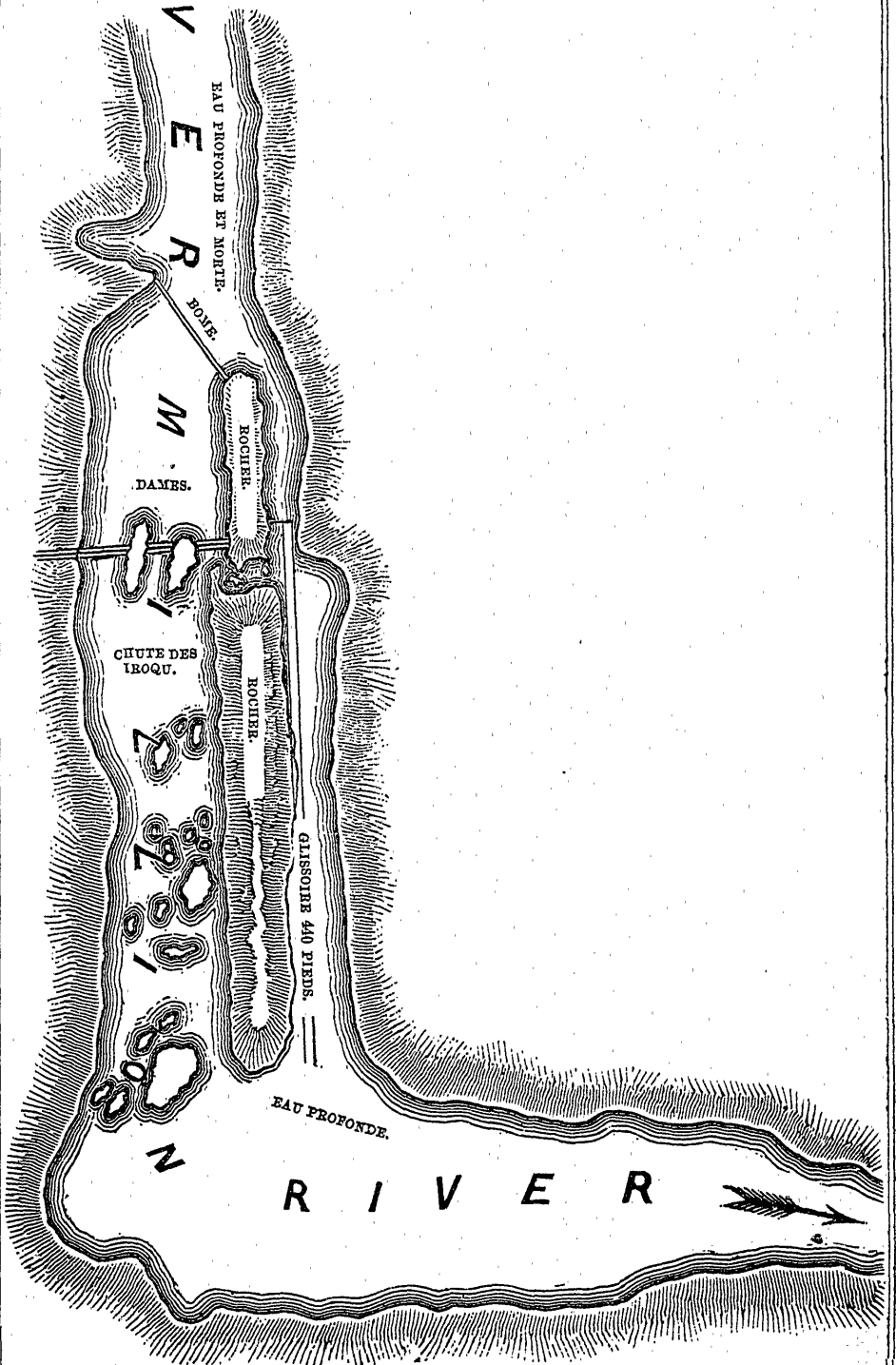


W. O. 1.—Passage de l'Ouest avant l'achèvement des travaux du Havre (fermé, décembre 1857.)
W. O. 2.—Passage de l'Ouest, décembre 1857. E. H.—Entrée du Havre.



Extrémité Sud de la Jetée de l'Ouest (toute brisée.)
Position de la Jetée du Phare (maintenant à 7 ou 10 pieds sous l'eau.)
* Entrée du Havre, profondeur uniforme d'eau de 21 pieds.
S. W.—Batture, sous eau. I. P.—Inclinaison du sommet de la Jetée. H. L.—Ligne horizontale.

ESQUISSE INDICANT LA NATURE DES AMELIORATIONS A FAIRE A LA CHUTE DES IROQUOIS, RIVIERE VERMILLON.



JOHN LOVELL, IMPRIMEUR, YONGE STREET, TORONTO.