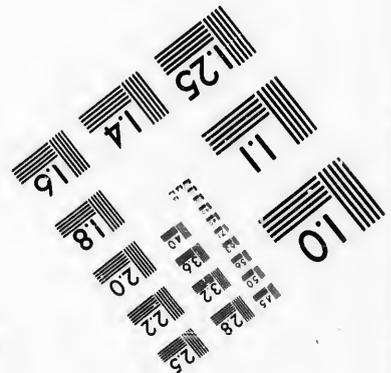
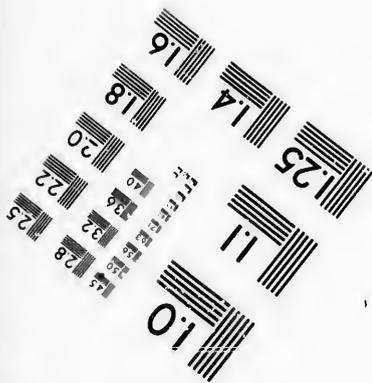
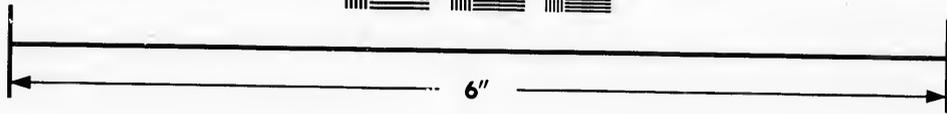
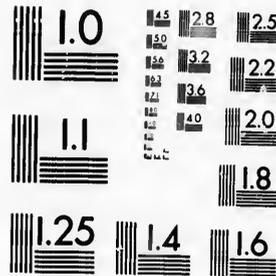


**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14559  
(716) 872-4503

**CIHM/ICMH  
Microfiche  
Series.**

**CIHM/ICMH  
Collection de  
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

**© 1986**

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

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

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

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Coloured covers/<br>Couverture de couleur  | <input type="checkbox"/> Coloured pages/<br>Pages de couleur   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Covers damaged/<br>Couverture endommagée   | <input checked="" type="checkbox"/> Pages damaged/<br>Pages endommagées  |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/<br>Couverture restaurée et/ou pelliculée  | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/<br>Pages restaurées et/ou pelliculées  |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/<br>Le titre de couverture manque   | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/<br>Pages décolorées, tachetées ou piquées   |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/<br>Cartes géographiques en couleur   | <input checked="" type="checkbox"/> Pages detached/<br>Pages détachées   |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/<br>Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)   | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/<br>Transparence   |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/<br>Planches et/ou illustrations en couleur  | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/<br>Qualité inégale de l'impression   |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/<br>Relié avec d'autres documents   | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/<br>Comprend du matériel supplémentaire   |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion<br>along interior margin/<br>La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la<br>distorsion le long de la marge intérieure   | <input type="checkbox"/> Only edition available/<br>Seule édition disponible   |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may<br>appear within the text. Whenever possible, these<br>have been omitted from filming/<br>Il se peut que certaines pages blanches ajoutées<br>lors d'une restauration apparaissent dans le texte,<br>mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont<br>pas été filmées. | <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata<br>slips, tissues, etc., have been refilmed to<br>ensure the best possible image/<br>Les pages totalement ou partiellement<br>obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,<br>etc., ont été filmées à nouveau de façon à<br>obtenir la meilleure image possible. |
| <input type="checkbox"/> Additional comments:/<br>Commentaires supplémentaires:  |  |

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

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

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

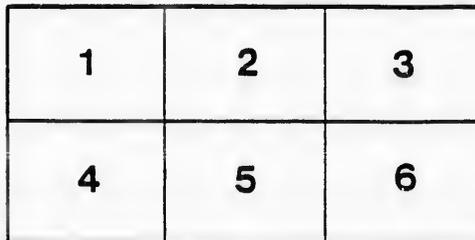
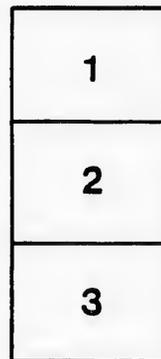
Législature du Québec  
Québec

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

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

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol  $\rightarrow$  (meaning "CONTINUED"), or the symbol  $\nabla$  (meaning "END"), whichever applies.

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



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

Législature du Québec  
Québec

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

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

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

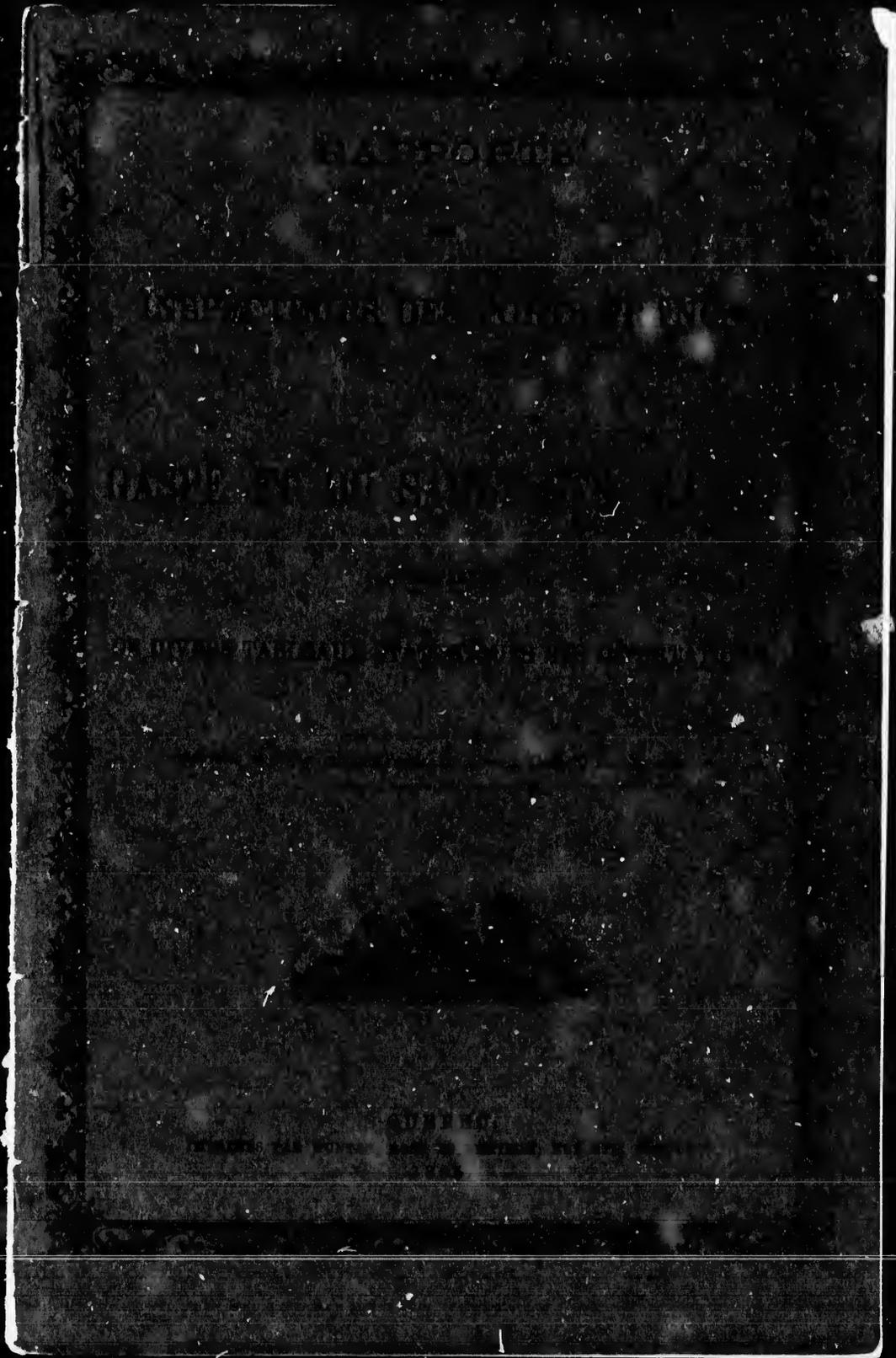
Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les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

ails  
du  
odifier  
une  
mage

rata  
o

elure,  
à

32X



# RAPPORTS

DES

INSPECTEURS DES PORTS FRANCS

DE

GASPÉ ET DU SAULT STE. MARIE,

ACCOMPAGNÉS

DE DIVERS TABLEAUX STATISTIQUES DES IMPORTATIONS.

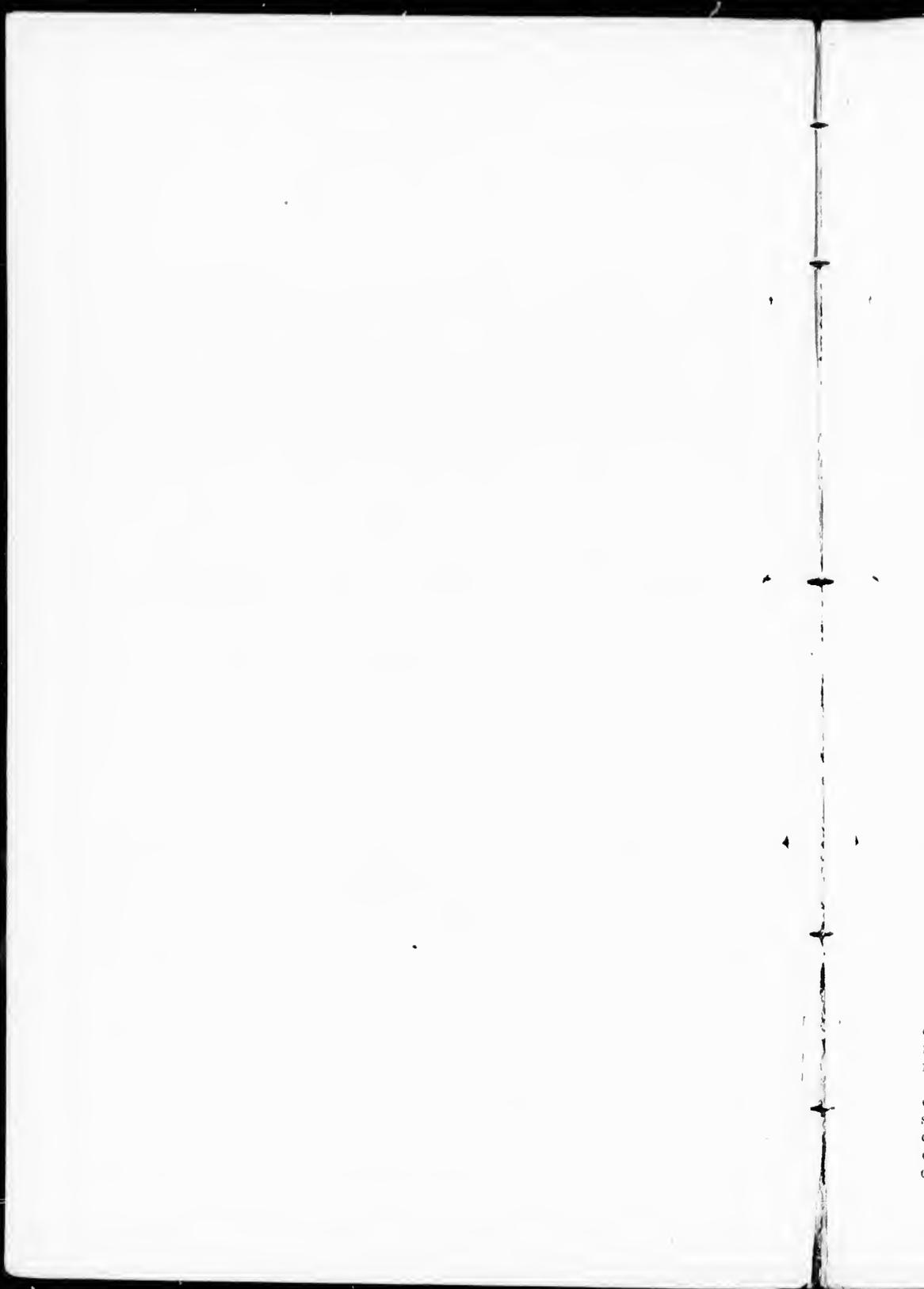
.....  
*Imprimés en abrégé suivant l'ordre du Comité Collectif des Impressions.*  
.....



QUEBEC:

IMPRIMÉS PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE.

1865.



# RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative du 17 août 1865,  
demandant copie des documents relatifs aux ports francs.

Par ordre,  
W. M. McDOUGALL,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 14 septembre 1865.

PERCÉ, GASPÉ, le 6 mars 1865.

MONSIEUR,—Conformément à des instructions reçues de votre département, en date du mois de janvier dernier, et m'enjoignant de faire une inspection spéciale des ports francs de Gaspé et des districts qui s'y trouvent compris afin d'examiner le jeu du système de la contrebande qu'on prétend y être fait et divers autres sujets se rapportant à cette question, et de vous adresser un rapport que vous devez soumettre à l'honorable ministre des finances, j'ai l'honneur de vous mander ce qui suit :

Je partis de Québec aussitôt qu'il me fut possible de le faire (après être allé à Montréal me préparer au long voyage d'hiver que je devais entreprendre) en route pour la Rivière-du-Loup, ayant eu avant de partir l'avantage d'une longue entrevue avec vous au sujet de ma mission. J'appris à ce dernier endroit que le chemin de Métépédia à Ristigouche était devenu impraticable pour les chevaux à la suite de bordées de neige considérables (la dernière mallo avait dû être traînée par des chiens), et me décidai alors à prendre par le Nouveau-Brunswick, d'autant que j'avais ordre de visiter les ports de cette province et de voir si on y avait des sujets de plainte au sujet de la contrebande exercée dans Gaspé. Je me proposais de retourner par Métis et la rive sud.

Je partis donc et voici l'itinéraire que je suivis : je me rendis à St. Jean par les lacs Témiscouata et Madawaska, de là à Woodstock et Frédéricion, puis à Miramichi et à Bathurst ; je côtoyai la Baie des Chaleurs jusqu'à Dalhousie, je remontai ensuite la rivière Ristigouche jusqu'à Campbelltown où je traversai à Cross-Point sur le côté Canadien ; je suivis de nouveau le littoral nord de la Baie traversant sur ma route Carleton, New-Richmond, New Carlisle jusqu'à Percé et à Gaspé, et recueillant des douaniers, des marchands et des cultivateurs tous les renseignements possibles relatifs à ma mission.

Je trouvai les chemins difficiles par suite des dernières tempêtes de neige et mon voyage fut lent et désagréable : c'est ainsi, par exemple, que je dus voyager en diligence trois nuits entières et une partie des autres.

Je me bornerai dans ce rapport à parler de la contrebande soi-disant exercée entre le Nouveau-Brunswick et Gaspé, ce sujet était le premier sur lequel je recueillis des renseignements.

J'allai voir le percepteur des douanes (ou assistant-trésorier comme on appelle cet officier dans l'endroit) à Frédéricion et l'informai de ma mission. Il me répondit qu'il n'y avait aucune contrebande entre ce port et Gaspé : en effet, il y a peu ou point de relation entre ces deux localités.

Le percepteur de Chatham (Miramichi) que je visai m'informa qu'il y avait certainement de la contrebande entre Miramichi et le port franc, que ce commerce avait lieu surtout pour les spiritueux qu'on faisait passer dans des barils de poisson et d'huile à bord des barques de pêcheurs pendant la nuit, et qu'il avait même opéré des saisies. Je le priai de m'adresser ces renseignements sur papier, ce qu'il fit :—*V. la lettre No. 1.* J'allai voir de même le percepteur de Bathurst qui me dit que le quart des marchandises importées

dans son district, sauf la ville, venait en contrebande de Gaspé, qu'il en avait informé le trésorier provincial, et qu'il lui était impossible de faire cesser cet état de choses et à cause de l'insuffisance de son personnel. *Vide* annexe No. 2.

Ma visite suivante fut pour le percepteur de Dalhousie qui m'informa que la contrebande se faisait constamment en petit entre le district de Gaspé et celui de sa circonscription. Il me cita plusieurs cas de contrebande, entr'autres l'un d'un tonneau d'eau-de-vie, un autre de deux barils de rhum et de quatre boîtes de tabac, divers autres de caisses de spiritueux que l'on avait introduits sur le territoire du Nouveau-Brunswick en fraude de la douane :—comme il était sans moyen d'arrêter ce commerce, il n'avait fait aucune saisie. Il ajouta qu'il surveillait en ce moment un convoi de 10 caisses de genièvre qu'on lui avait dit devoir arriver sur la glace de Carleton. Il m'informa de plus qu'il croyait qu'on introduisait aussi, en grand, de marchandises des ports francs dans les chantiers sans payer aucun droit :—suivant lui, les douaniers n'exerçaient pas assez de vigilance, les limites des ports francs devraient être réduites et il faudrait un officier chargé de l'inspection de tout le district et des îles. La lettre qu'il m'a écrite depuis est intéressante et dénote un fonctionnaire des plus intelligents. Annexe No. 3.

Le lendemain je vis le percepteur de Campbelltown, le port le plus à l'ouest du Nouveau-Brunswick, et j'appris de lui qu'il n'y avait que peu ou point de contrebande entre son district et Gaspé. Il avait cependant su que dans une occasion on avait débarqué sur la rive Canadienne de la Restigouche, frontière entre les deux provinces, deux barils de spiritueux afin de les traverser ensuite sur l'autre rive en fraude de la douane : ce qu'il suppose avoir été fait sans qu'il en ait eu connaissance. Il ajouta que la contrebande qui pouvait se faire n'avait trait qu'aux spiritueux.

Avant de laisser le Nouveau-Brunswick, j'écrivis aux percepteurs de Caraquet, de Shippegan, de Shediac, de Richibucto et de St. Jean que je ne crus pas nécessaire de visiter : je ne reçus de réponse que des deux derniers ; *vide* lettres Nos 4 et 5.

Après un mûr examen, j'en suis venu à la conclusion que la contrebande entre le port franc de Gaspé et la province voisine se fait sur une grande échelle. À part les renseignements dont je viens de parler, je fus informé à Québec, avant mon voyage, par un jeune homme respectable de la Baie des Chaleurs qu'il avait vu assez souvent mettre à bord d'une barque de pêcheurs à New Carlisle un tonneau de genièvre qui partait de suite pour la rive voisine du Nouveau-Brunswick. Le sénéchal du comté informa le douanier de Carleton, M. Mann (de qui je le tiens) qu'il y avait une barque de pêcheurs chargée de barils et de caisses de spiritueux et d'autres marchandises qui faisait voile régulièrement de New-Carlisle ou de Passébiae une fois la semaine pour la rive du Nouveau-Brunswick, et que l'on changeait quelquefois ses agrès pour détourner l'attention. Pendant mon séjour à Dalhousie, l'hôtelier (qui ignorait ma mission) me dit qu'il devait aller sous peu en Canada chercher un tonneau d'eau de vie qu'il devait apporter de nuit.

Je ne ferai aucune recommandation dans ce rapport pour faire cesser cet état de choses, n'ayant eu ni le temps d'analyser les renseignements, ni celui de mettre de l'ordre dans mes idées sur le sujet ; mais j'en ai vu et entendu assez pour me convaincre qu'il y a abus du port franc, que la contrebande se pratique dans le Nouveau-Brunswick et le Canada par le St. Laurent, que l'on a toutes les facilités de se livrer à ce commerce illicite, et qu'il est temps d'y mettre fin. L'introduction de quelques changements dans le personnel des douanes et le mode d'exécution des devoirs des douaniers suffirait, dans mon humble opinion, en grande partie à atteindre ce but.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé),

H. KAVANAGH

R. S. M. Bouchette, écr.,  
Commissaire des douanes à  
Québec.

CHATHAM, le 20 février 1865.

(No. 1.)

H. Kavanagh, écér.,

MONSIEUR.—En réponse à votre lettre du 10 courant, je dois vous dire que, sans la saisie d'une demi-tonne de genièvre apportée de Gaspé à Shippegau parmi des courbes et de ce dernier endroit à ce port, il n'y a eu aucune contrebande exercée ici.

Cependant je sais, d'après la rumeur, qu'elle se fait sur une grande échelle entre Gaspé et quelques uns des ports de sortie au nord, que les articles sont apportés dans de petits bateaux de Gasjé à New Carlisle dissimulés sous du bardeau et de là sont embarqués à leur destination.

M. Willeston se trouvant indisposé m'a prié de le remplacer.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) J. C. E. CARMICHAEL,  
Douanier.

(No. 2.)

BUREAU DE L'ASSISTANT-TRESORIER,  
Bathurst, le 23 février 1865.

MONSIEUR.—En réponse à votre lettre du 18 courant relative à la contrebande soi-disant pratiquée entre le port franc de Gaspé et cette province, je dois vous dire qu'en effet ce commerce illicite se fait en grande partie dans des bateaux ouverts et par les habitants du littoral.

Telle est la facilité de la contrebande, suivant moi, que rien ne saurait l'empêcher de ce côté-ci : je ne vois donc aucun autre moyen de la faire cesser qu'en abolissant les ports francs.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) FRANÇOIS MEAUM.

H. Kavanagh, écér.,  
Gaspé.

(No. 3.)

BUREAU DE L'ASSISTANT-TRESORIER,  
Dalhousie, N. B., 25 février 1865.

MONSIEUR.—En réponse à votre lettre me demandant si le commerce de ce port est affecté par le port franc de Gaspé, j'ai à vous dire qu'on tenta tout d'abord de profiter de l'établissement de ce dernier pour faire venir à Carleton de Gaspé des marchandises qui auraient été ensuite introduites ici à la première occasion favorable. Je le sus et me mis sur mes gardes, ce qui pour effet d'empêcher la chose. Depuis lors, la contrebande s'est bornée aux vins et liqueurs qu'on met à bord de petits bateaux à Paspébiac, Maria et Carleton en été et qu'on transporte sur la glace en hiver.

Par suite de l'étendue du littoral à garder, il est impossible, avec les moyens mis à notre disposition, d'empêcher cet état de choses.

Je fus prié par mon chef de département de lui adresser, vers la clôture de la navigation en 1863, un rapport sur le sujet : dans ce rapport, je lui mandai, qu'à part ce trafic de spiritueux il y a toujours en libre échange des commodités de la vie entre les habitants des deux provinces établis sur les rives de la Ristigouche et le littoral de la Baie des Chaleurs ; qu'on n'a pas tenté d'arrêter cette communication par suite de l'impossibilité de le faire, qu'elle n'est par conséquent pas démoralisatrice, et qu'elle n'affecte pas sérieusement le fix d'aucune des deux provinces. J'ajoutai que néanmoins la contrebande des spiritueux avait pris de telles proportions et menaçait de s'élever tellement que la chose me semblait exiger la nomination d'un fonctionnaire capable, actif et intelligent, pouvant se transporter d'un endroit à l'autre et ayant l'autorité nécessaire pour exercer une surveillance générale. Je recommandais qu'au lieu de couper le mal dans sa racine, il fallait une loi bornant l'importation des spiritueux et des vivres au seul port de Gaspé proprement dit, et l'existence d'une correspondance spéciale par la malle entre le bureau de Gaspé et les divers endroits de

destination des spiritueux à part l'acquiescement ordinaire de la douane, soit par l'envoi d'un triplicata du manifeste du vaisseau ou autrement.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

W. STEWART,

Assistant-Trésorier et Contrôleur.

H. Kavanagh, écér.,  
au Bassin de Gaspé

(No 4.)

RICHMOND, le 25 février 1865.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 20 courant, je vous informe que je ne sache pas qu'il y ait eu aucun commerce de contrebande exercé entre ce port et Gaspé, depuis l'établissement de ce dernier comme port franc. Mes officiers, qui sont très-vigilants, n'ont cessé d'inspecter avec grand soin tous les vaisseaux qui nous arrivent de là, sans avoir pu découvrir jusqu'ici le moindre article de contrebande. Je ne crois pas, en outre, que la contrebande se fasse ailleurs dans mon district.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

HENRY LIVINGSTON,

Assit.-trés. et contrôleur des douanes.

Henry Kavanagh, écér.,  
au Bassin de Gaspé, B.-C.

(No. 5.)

ST. JEAN, N. B., le 24 février 1864.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 20 courant, je dois vous informer qu'en novembre 1863, je m'adressai aux divers assistants-trésoriers de Dalhousie et de Shippagan afin d'obtenir d'eux des rapports sur la contrebande que l'on prétendait exister entre cette province et le district de Gaspé.

D'après ces rapports, j'en ai conclu que la contrebande se fait sur une assez grande échelle au moyen de bateaux qui viennent débarquer leur cargaison dans les diverses anses et baies de notre littoral, et qu'il est impossible d'y mettre fin sans un personnel de douaniers beaucoup trop coûteux pour la province. Tant que le gouvernement Canadien ne prendra pas des moyens efficaces d'empêcher la chose, nous continuerons à souffrir de l'établissement du port de Gaspé.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

B. THOS. DINNY.

H. Kavanagh, écruier,  
au Bassin de Gaspé, B.-C.

*La saison.*—Lundi, et surtout lundi soir, le vent a soufflé avec violence du nord et du nord-ouest, et a causé une grande *poulerie*. Le froid a été très-vif. Les chemins sont encombrés et on ne peut voyager qu'avec peine.

La malle du sud, qui doit être ici mardi matin, n'est arrivée à Chatham que jeudi matin. Il est tombé beaucoup de neige mardi et jeudi; il y a eu grande *poulerie* ce dernier jour. Il est très-difficile, à la campagne, de s'occuper des travaux du dehors.

#### NOUVEAU-BRUNSWICK.

*Grande tempête.*—Dimanche soir, s'est élevée une tempête de neige qui a duré sans relâche jusqu'à ce matin. Le vent a soufflé avec violence et telle est la quantité de neige que le vent a accumulée en certains endroits que le chemin est complètement obstrué et la circulation suspendue pour quelques jours. La malle qui est partie de St. Jean la nuit dernière pour Frédéricton et l'ouest n'a pu se rendre qu'à Fairville où elle a rencontré

des bancs de neige presque aussi élevés que les fils télégraphiques : dans l'impossibilité d'aller au-delà, elle a dû être rapportée en ville où elle est restée jusqu'à ce matin.

La maille de Frédéricton n'est arrivée en ville qu'à 3.30 p. m. ; celle des Etats-Unis n'est pas encore arrivée à l'heure où nous mettons sous presse.—*Globe*, 14 février

MIDAMICHI, CHATHAM, samedi, 25 février 1865.

*Derniers avis d'Europe.*—Nous annonçons, la semaine dernière, que le vapeur *Europa* était arrivé à Halifax de dimanche. Ce navire est arrivé il y a ce jeudi huit jours, et n'eût été l'état des chemins, nous aurions eu ses malles au jour dit, au lieu de mardi matin seulement. Ce fait prouve l'état déplorable des chemins. Aussi, s'il est une classe d'hommes qui n'a droit à nos sympathies et à notre indulgence cet hiver, ce sont les courriers qui ont eu à lutter contre tempête après tempête et à voyager par des chemins affreux causés par les grosses bordées et les bancs de neige.

(P. F. de Gaspé, No. 1.)—Importations comparées du Port Frano de Gaspé.

	1860.		1861.		1862.	
Eau-de-vie..... gallons.	186	83	1214	1700	2212	2408
Genièvre..... do	3477	1307	21606	10802	27622	11446
Rhum..... do	45	42	5108	3735	6923	4281
Café vert..... lbs.	11290	1508	7995	1121	16331	3167
Café grillé et moulu..... do	5600	680	3138	313	935	181
Melasse..... galls.	29322	9410	62897	13953	111722	21988
Sucre raffiné..... lbs.	2324	239	7203	668	11719	1333
Autre sucre..... do	41735	2601	114286	7167	220730	11686
Thé..... do	28683	8123	77665	24339	93869	35617
Tabac, manufacturé..... do	29725	4306	61854	11416	53552	17184
Fruits secs et noix..... do	983	117	12665	962	10482	922
Savon..... do	22429	1219	33776	2071	26512	1714
Vin de toutes sortes en futaille. galls.	2275	270	2011	2426	1553	1604
Vin en bouteille..... do	10	72	180	405	93	562
Vêtements.....	9312	.....	13263	.....	16991	.....
Manufacturés.....	22053	.....	32831	.....	31767	.....
do Lainege.....	6609	.....	10581	.....	11053	.....
do Cotonn.....	33575	.....	55523	.....	52451	.....
do Ferronnerie.....	10736	.....	19551	.....	16978	.....
do Art. de goût.....	834	.....	3721	.....	1721	.....
do Bois.....	2350	.....	2713	.....	2358	.....
Chandelles..... lbs.	740	.....	1036	.....	1507	.....
Faïence et poterie.....	2700	.....	4125	.....	3742	.....
Cordage.....	4159	.....	8314	.....	17068	.....
Huiles rectifiées, etc..... galls.	1097	1250	10433	4364	3004	2445
Fer.....	2535	.....	3746	.....	3296	.....
Autres articles.....	23087	.....	22097	.....	37614	.....
Marchandises libres.....	135124	.....	104529	.....	107030	.....
	286558	.....	374729	.....	420180	.....
Droits qu'on aurait pu percevoir.....	.....	.....	\$65501	.....	\$77407	.....

(P. F. de G., No. 2.)—Exportations de poisson du port franc de Gaspé, jusqu'au 31 octobre 1862.

Exportateurs.	Italie.	Espagne.	Brsil.	Indes Occ.	Grande-Bretagne.
	\$	\$	\$	\$	\$
Savage et Leeros.			12876		
Chas. Robin et Cie.	41543	3879	36268	4009	
W. Truing et Cie.	22668	8691	9966		
John LeBoutillier.	14828			6088	
LeBoutillier, frères.	9300	14034	30315	1860	6152
J. et D. Collas		6543	4360		
W. Hyman.	16710		696		
Roblin et Cie.		2100			
	105059	35247	95513	12857	6152

(P. F. de G., No. 3.)

TABLEAU No. 1.—Valeur des produits canadiens exportés de Québec au port franc de Gaspé, en 1861 et 1862.

	Gaspé.	Bonaventure.	Iles de la Madeleine.	Labrador.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$
1861.....	102514	39103	12369	4226	258512
1862.....	226658	46784	5087	49229	327753

TABLEAU No. 2.—Valeur des marchandises ayant payé des droits exportées de Québec au port franc de Gaspé, en 1861 et 1862.

	Gaspé.	Bonaventure.	Iles de la Madeleine.	Labrador.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$
1861.....	26008	9082	614	8445	41149
1862.....	25848	8003	743	11837	49511

TABLEAU No. 3.—Valeur des marchandises en douane exportées de Québec au port franc de Gaspé, en 1861 et 1862.

	Gaspé.	Bonaventure.	Iles de la Madeleine.	Labrador.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$
1861.....	13139	9723		2024	24881
1862.....	15007	13759		2357	33723

TABLEAU No. 4.—Valeur des marchandises libres exportées de Québec au port franc de Gaspé, en 1861 et 1862.

	Gaspé.	Bonaventure.	Iles de la Madeleine.	Labrador.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$
1861.....	4192	1278	909	2867	9246
1862.....	1952	1028	411	2696	6087

TABLEAU No. 5.—Valeur des marchandises importées à Québec du port franc de Gaspé, en 1861 et 1862.

	Gaspé.	Bonaventure.	Iles de la Madeleine.	Labrador.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$
1861.....	100754	7062	10244	70846	188906
1862.....	117005	14212	5340	64257	200814

P. F. de G., No. 5.—Mémo. No. 1.

VALEUR des marchandises importées à Gaspé, Percé, New Carlisle, Carleton, aux Sept Iles, et à Amherst (Iles de la Madeleine), durant 1858, 1859, 1860, 1861 et 1862.

	1858	1859	1860	1861	1862
	\$	\$	\$	\$	\$
Gaspé.....			53087	133029	97724
Percé.....	82128	108665	53166	54487	61220
New Carlisle.....			92024	151254	144056
Carleton.....	92828	10024	y compris New Carlisle.	29659	17791
Sept Iles.....				1696	36934
Amherst ou Iles de la Madel.	49994	54803	43281	23624	40476
	\$224950	290392	286558	374729	398701

\* Il est probable que les marchandises débarquées en 1861 à New Carlisle, ont été en partie envoyées aux Sept-Iles.

P. F. de G., No 6.—Mémo. No. 2.—Particuliers principalement intéressés dans  
et à Amherst, en 1858, 1859, 1860, 1861 et 1862,

	Gaspé.					Percé.					New Car-		
	1858	1859	1860	1861	1862	1858	1859	1860	1861	1862	1858	1859	1860
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Chs Robin et Cie								29530	16733	24228			
LeBoutillier Frs								3806	1038	4825			
Jn. LeBoutillier			9847	29563	23364			1489	48				
Truing et Cie			13610	21743	19796								
T. et E. Collas	82128	108665	7291	18586	14680						92828	126921	
Wm. Hyman			1388	4693	4857								
Autres			15960	48444	35127			6663	18659	21733			
Savage et Legros			4491					1678	9099	10434			
	82128	108665	53087	123129	97724			53160	45487	61220	92828	126921	

P. F. de G., No. 7.

TABLEAU No. 1.—Exportations du port franc de

	Gaspé.			Percé.		
	1860	1861	1862	1860	1861	1862
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Charles Robin et Cie			1609	8320	17462	25581
LeBoutillier Frères			9300	6060	7800	20333
Truing et Cie	51889	62002	47205			
Jn. LeBoutillier	42334	26529	21915	5400		
T. et E. Collas	37130	31482	6318	3640	4050	8710
Savage et Legros	17944	13182	17283	11862		5250
Wm. Hyman	16122	12123	17406	1280		1200
Autres	60665	60254	70759	10218	6156	15675
	226084	205372	191799	47010	35468	76749

TABLEAU No. 2.—Exportations totales des ports suivants,

	1858
	\$
Gaspé	
Percé	217855
New Carlisle	
Carleton	221071
Amherst	252493
Les Sept Iles	
	691422

les marchandises importées à Gaspé, Percé, New Carlisle, Carleton, aux Sept Iles suivant le document No. 5, Mémo. No. 1.

Ile.		Carleton.					Les Sept Iles.					Amherst.				
1861	1862	1858	1859	1860	1861	1862	1858	1859	1860	1861	1862	1858	1859	1860	1861	1862
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
73333	92842															
59815	12695															
												49994	51803			
18107	8519				29659	17791				1676	36931				23624	40476
151251	141056				29659	17791				1676	36931	49994	51803		23624	40476

Gaspé, durant les années 1860, 1861 et 1862.

New Carlisle.			Carleton.			Amherst.			Les Sept Iles.		
1860	1861	1862	1860	1861	1862	1860	1861	1862	1860	1861	1862
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	107345	61737									
	66242	41092									
253363						264432					
	8800	6230		33924	16190		172117	86500			12028
253363	183396	109059		33924	16190	264432	172117	86500			12028

durant les années 1858, 1859, 1860, 1861 et 1862.

1859	1860	1861	1862
\$	\$	\$	\$
	226084	205572	191790
244765	47010	35468	76749
		183396	199059
253190	253763	33924	16195
266656	264432	172117	86500
			12028
764611	790889	630477	492325

P. F. de G., No. 8.— Valeur des importations aux ports compris sous la dénomination de port franc de Gaspé, et lieu d'importation, durant les années 1860, 1861 et 1862.

	Royaume-Uni.	Etats-Unis	Colonies de l'A. B. N.	Espagne.	Portugal.	Brsil.	Hollande.	Norvège.	Indes Occidentales françaises.	Indes Occidentales anglaises.	Autre.	Total des imp. de chaque année.
Gaspé.....	\$ 40200 1861 80523 1862 65013	\$ 3247 11312 4377	\$ 6615 13625 16726	\$ 2509 4504 3304	\$ 295	\$ 62	\$ 1005 48	\$ 11399	\$ 7487	\$ 168	\$ 53087 123029 97724	
Percé.....	50442 1861 39644 1862 53842	1504 2701	2924 4008 2010	331 990			400				53166 45487 61220	
New Carlisle.....	1860 46092 1861 90669 1862 97117	1519 12483 11063	40640 46762 25761	1749 174 1481	1074 47	92				2041 5587	151254 144056	
Carleton.....	1860 dans New Carlisle. 1861 3074 1862 7723	15161 1804	11424 8264								29659 17791	
Amherst.....	1860 72 1861 427 1862	411 106	33137 23091 39647	800							29 23624 40476	
Sept Iles.....	1860 1076 1861 30771 1862	1834	4128				181				1676 36934	



P. F. de G., No. 10.—TABLEAU du mouvement des navires partis des ports compris sous la dénomination de port franc de Gaspé, et le lieu de leur destination.

	Royaume-Uri.		Colombie de P.A.B.N.		Brésil.		Espagne.		Italie.		Portugal.		Etats-Unis.		Iles occidentales.		Iles Orientales.		St. Pierre et Miquelon.		No. Tonx.		
	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.	No.	Tonx.			
Gaspé.....	1860	5	833	11	910	3	478	14	1366	6	637										39	4113	
	1861	9	1313	16	1375	1	155	13	1186	6	565										45	4594	
	1862			25	1797	3	346	6	500	15	1100				1	150					50	4193	
Percé.....	1860	1	136	2	142			3	229	3	324												
	1861	1	93		66			2	159	3	268										7	506	
	1862			2	111	2	374	6	514	3	226										13	1325	
New Carlisle.	1860																						
	1861	4	732	36	2500	5	978	4	426	4	738	1	71								54	5306	
	1862	1	197	32	1737					3	439		1	35		2	249				44	3785	
Carleton.....	1860																						
	1861	2	620	33	1961																		
	1862	1	366	22	1560									7	704						53	3345	
Amherst.....	1860																						
	1861				130	5648															173	8839	
	1862				69	2504								21	1439						93	4307	
Sept Iles.....	1860																						
	1861				1	54															3	246	
	1862																						
Riv. au Renard.	1860																						
	1861																						
	1862				3	127															3	127	
Totaux.....	1860	6	968	12	933	3	478	17	1595	9	1051										47	5045	
	1861	16	2818	216	11330	6	1132	19	1731	13	1692	1	71	50	3975						324	22700	
	1862	2	563	154	8190	10	1720	14	1206	21	2225			22	1492	1	150	2	240	4	124	230	15016
																					5	1227	

P. F. de G., No. 11.—TONNAGE étranger du port franc de Gaspé, en 1861 et 1862.

		Etats-Unis.	Norvège.	Espagne.	France.
		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Gaspé	Entrée.....1861	100	512		
	.....1862				
Percé	.....1861				
	.....1862				
New Carlisle	.....1861				
	.....1862				
Carlton	.....1861	237			
	.....1862				
Amherst	.....1861	3150		96	29
	.....1862	1829			
1861—Etats-Unis .....		3150			
Autres .....		337			
		—3487			
1862—Etats-Unis .....		1829			
Autres .....		637			
		—2466			
<i>Sortie.</i>					
Gaspé	.....1861	141	217		
	.....1862				
Percé	.....1861				
	.....1862				
New Carlisle	.....1861				
	.....1862				
Carlton	.....1861	129			
	.....1862				
Amherst	.....1861	3211			29
	.....1862	1439			
Total, entrée.....		1861	3487	1862.....	2466
sortie .....		1861	3728	1862.....	1468
1861—Etats-Unis .....		3211			
Autres.....		517			
		—3728			
1862—Etats-Unis .....		1439			
Autres.....		29			
		—1468			

P. F. de G., No. 12.—Sommaire du commerce intérieur et extérieur du port franc de Gaspé.

	Importations	Exportations
	\$	\$
Valeur du commerce avec les ports étrangers, en 1861.....	374729	630477
do do do en 1862.....	420180	691075
Diminution en 1862.....	45451	60598
Augmentation en 1862.....		
Valeur du commerce avec les ports canadiens, en 1861.....	366948	192115
do do do en 1862.....	466316	189786
Diminution en 1862.....		2329
Augmentation en 1862.....	99368	
Valeur du commerce avec les ports étrangers, en 1861.....	374729	630477
do do ports canadiens, en 1861.....	366948	192115
Commerce total en 1861.....	741677	822592
Valeur du commerce avec les ports étrangers, in 1862.....	420180	691075
do do ports canadiens, en 1862.....	466316	189786
Commerce total en 1862.....	886496	880861
Augmentation totale du commerce en 1862 sur 1861.....	144819	58269

PORT FRANC DE GASPE.

No. 3.

BUREAU DE LA DOUANE,  
Québec, le 30 septembre 1861.

(Ordre général, No. 61.)

En arrivant des ports francs de Gaspé, les patrons de navires sont requis par la loi de venir faire leur déclaration à la douane, et le douanier du débarquement, aussitôt l'arrivée du navire, placera un officier à bord avec les ordres ordinaires de ne rien laisser débarquer sans le mandat ordinaire.

Tous les articles, colis ou caques, après leur débarquement et avant leur enlèvement, devront être examinés soigneusement par l'officier en charge du navire qui devra inscrire en détail dans son livre bleu les marques, chiffres et autres particularités de chaque caque ou colis ainsi mis à terre.

Il est enjoint à tous les officiers de la couronne de s'assurer par un examen sévère que les caques soit-disant contenant des huiles en contiennent réellement, et non des spiritueux ou liqueurs.

(Signé,) J. W. DUNSCOMB,  
Percepteur.

No. 4.

BUREAU DE LA DOUANE,  
Québec, le 9 mai 1863.

(Ordre général, No. 68.)

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

Il est ordonné, que toutes les marchandises entrées en douane pour l'exportation seront, jusqu'à leur embarquement pour le lieu de leur destination, placées sous la surveil-

lance immédiate d'un officier que l'on chargera de ce soin, et l'officier à qui aura été confié le navire qui doit faire l'exportation devra se convaincre que ce sont bien les mêmes marchandises qui ont été prises à l'entrepôt, et non pas d'autres, avant que de donner son certificat.

(Signé), J. W. DUNSCOMB,  
Perecepteur

(No. 5.)

TABLEAU COMPARÉ des marchandises importées à Québec de Gaspé, de Bonaventure, du Labrador, et des Iles de la Madeleine, pendant les années suivantes :—

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Saumon..... Barils.	582	474	266	434	361	665	1026	541
Morue, verte..... do	10479	9202	10737	12618	11982	9346	11682	18202
do séchée..... Qlx.	1688	9059	11011	16742	14070	10468	12022	9727
Harang..... Barils.	7907	8751	3604	6830	8685	9782	16259	15772
Maquereau..... do	276	124	385	632	427	335	63	51
Truite..... do	44	4	13	9	13	73	85	47
Halibut..... do	2	8	15	31	6	.....	13	41
Capelan..... do	10	.....	.....	12	850	.....	.....	.....
Vessies de morue..... do	.....	8	.....	17	25	39	41	18
Harang fumé..... Boites	1617	2037	12500	.....	.....	251	5	502
Huile de morue..... Barils.	2198	1713	2704	1650	1759	1306	2333	2815
Huile de loup-marin..... do	163	989	78	850	875	719	699	1169
Huile de baleine..... do	395	1035	873	500	828	1037	1168	1047
Huile de foie de morue..... do	.....	21	.....	.....	.....	1	.....	15
Autres prod. canadiens..... Valeur \$	380	892	1152	3880	1508	500	1792	3400
Valeur totale..... \$	116598	162485	140386	173421	183967	177760	245875	273942

NOTES.—On trouvera dans les tables du commerce et de la navigation les statistiques du commerce du littoral depuis 1860.

Je n'aurais pu obtenir de semblables renseignements de la douane de Montréal sans des semaines de travail, attendu qu'on ne tient à ce sujet aucun compte séparé.

TABLEAU COMPARATIF des marchandises exportées de Québec à Gaspé, à Bonaventure, au Labrador et aux Iles de la Madeleine, pendant les années suivantes :—

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Farine et céréales..... Barils.	16182	17175	16131	17055	20300	23527	24093	26688
Lard..... do	832	1007	862	1114	924	1320	1349	1778
Beuf..... do	60	130	122	428	117	129	148	117
Beurre..... lbs.	11398	18245	20863	15570	32660	50382	59105	48351
Saindoux..... do	6800	5950	5973	6897	8830	13120	18117	18941
Pois..... Minots.	1550	811	1725	2348	2180	1886	2364	2718
Sel..... do	15000	6149	8343	24683	23606	15737	28954	52938
Savon..... Boites.	296	142	195	319	398	433	459	448
Chandelle..... do	188	85	115	236	278	322	258	305
Végétaux et fruits..... Barils.	349	411	283	294	362	130	512	927
Autres articles..... Valeur \$	32532	31692	29576	51176	49636	63321	69180	109740
Valeur totale..... \$	169120	191706	183586	202386	217991	233716	281216	200843

	No.	T'x.												
Navires entrés, Québec.....	169	4964	91	4343	101	5001	162	6126	139	6265	146	9372	160	11454
do sortis, do.....	112	5087	110	5418	110	5700	134	6710	153	7177	160	7654	180	12054

QUÉBEC, 8 août 1863.

MONSIEUR,—Nous avons aujourd'hui l'honneur de vous faire rapport qu'en conformité de vos instructions spéciales, nous avons passé à visiter le port franc du Sault Ste. Marie les 3e, 4e, 5e et 6e jours d'octobre 1862, et que nous sommes ensuite allés à Gaspé, après avoir traversé, d'abord par eau puis par terre, tout le littoral canadien de la Baie-des-Chaleurs jusqu'à Percé, et avoir continué ainsi jusqu'au Bassin de Gaspé que nous quittons le 31 octobre de la même année.

Nous avons ordre d'étudier, suivant vos instructions de vive-voix, puis suivant celles dont vous voulûtes bien nous honorer dans une lettre datée du 14 octobre et qui nous fut remise à notre retour du Sault Ste. Marie :

1° Le succès qui avait couronné les espérances des promoteurs de l'établissement des ports francs ;

2° Les relations qui ont pris naissance entre les ports francs et les autres parties de la province.

3° Dans quelle proportion s'exerce la contrebande et quel est le meilleur moyen d'y mettre fin.

N'ayant aucun document officiel pour nous faire connaître le but qu'eurent en vue les promoteurs de l'établissement des ports francs dans cette province, sauf ce qu'en dirent les avocats de la mesure en parlement, nous avons dû avoir recours aux débats parlementaires pour nous éclairer sur ce sujet.

En autant que nous avons pu le voir, on a voulu, surtout en convertissant le Sault Ste. Marie en port franc, encourager la colonisation de l'ouest, favoriser l'exploitation des mines, faciliter les communications avec la rivière Rouge et le Nord-Ouest, encourager les pêcheries des lacs Huron et Supérieur et créer un marché où pourraient venir s'approvisionner avec profit les mineurs du littoral Américain du lac Supérieur.

Le but du port franc de Gaspé est plus élevé, car en sus de l'encouragement de la colonisation et des pêcheries pour lesquelles on était constiter une prime, on voulut fonder un grand bazar commercial librement ouvert aux navires de toutes les nations engagés dans les pêcheries et où ils pourraient venir échanger les produits des pays étrangers contre ceux de nos pêcheries.

Le port franc du Sault Ste. Marie, d'après la proclamation, embrasse 800 milles de littoral, à part les petites îles, les baies et les dentelures des côtes. Environ 400 milles se trouvent à l'est des chutes et le reste est situé sur le lac Supérieur. La partie orientale est plus ou moins colonisée ; la population y est clairsemée, il est vrai, mais elle augmente en importance suivant le développement des mines, des pêcheries et de l'agriculture qui se fait graduellement et dont les intérêts deviendront puissants avant peu.

Sauf un ou deux points, le littoral du lac Supérieur est désert jusqu'au Fort William, poste de la compagnie de la Baie d'Hudson : on excepte encore l'île de Michipicoton ou se font de grandes exploitations de mines.

Le village de Ste. Marie ou le port franc proprement dit compte \_\_\_\_\_ âmes ; des chemins de colonisation partent de ce point et dirigent au nord vers la baie de Goulais sur le lac Supérieur et à l'est aux mines de Bruce et de Wellington. En autant que nous avons pu le voir, les bonnes terres sont prises par des colons sérieux, et il est probable qu'avant longtemps ce district sera couvert d'une population agricole qui trouvera aux mines voisines un excellent marché pour y écouler ses produits.

Nous avons causé avec quelques uns des colons qui nous ont parlé de leur terres dans les termes les plus favorables et comme étant des terres fertiles et propres à les rémunérer de leurs travaux. L'acquisition de la grande île Manitouline que l'on dit contenir plus de 100,000 acres de terres arables, augmentera de beaucoup l'importance des intérêts agricoles dans cette partie de la province.

Les pêcheries du lac Supérieur au Sault Ste. Marie et à l'Île Bonely de même que sur tout le lac Huron, dans les bornes du port franc, sont d'une grande valeur et ne peuvent qu'augmenter. Tous les intérêts miniers de la province du Haut-Canada se trouvent également situés dans le district du port franc :—on y trouve encore d'immenses forêts qui deviennent d'autant plus précieuses que les bois d'exportation au nord et à l'ouest disparaissent devant les progrès de la colonisation. Les habitants de ce port franc renferment tous les éléments de la richesse qu'il faut à l'énergie d'une nation, de



le lis. Le prix des vêtements semble n'avoir pas changé; le thé a baissé de vingt pour cent environ, le genièvre de 30 à 40 pour cent et le vin de 20 pour cent environ; le sucre a peu varié.

Le prix des principaux articles de nécessité pour le colon n'a pas été et n'a pu être nullement d'aucune façon par l'abolition des droits de douane dans ce district, parce que ces articles étaient déjà admis en franchise en vertu du tarif ayant même la création des ports francs; nous croyons d'un autre côté que cette mesure n'a pas activé sensiblement la colonisation de la localité, pas plus qu'elle n'a favorisé suffisamment l'exploitation des mines pour empêcher les mineurs de se livrer à la contrebande, ainsi qu'on le verra tout à l'heure.

Nous n'avons constaté l'existence d'aucun commerce entre le port franc et les établissements de la Rivière Rouge. Comme on l'a dit, la compagnie de la Baie d'Hudson importe la plupart des marchandises imposées et les envoie au fort William;—ces droits n'auraient pu s'élever à \$6,000. Aucun intérêt provincial n'a été que nous sachions favorisé par ce sacrifice, nous ne croyons pas non plus que cette mesure ait eu l'effet d'encourager les relations commerciales entre le Canada et les établissements Anglais du nord-ouest.

Quelques achats paraissent avoir été faits au village de Ste. Marie pour le compte des vaisseaux du lac Supérieur;—mais ces achats ont été la plupart insignifiants et sont loin d'indiquer l'existence d'un commerce régulier entre le port franc et les districts miniers des États-Unis.

Avec une frontière de l'étendue de celle du port franc du Sault Ste. Marie et du district qui y est attaché, et sur tous les points de laquelle le traficant peut se rendre avec ses marchandises pour y faire le négoce avec les colons, les sauvages ou les pêcheurs, il serait presque impossible de mettre sur pied un corps de douaniers assez considérable pour empêcher l'exportation frauduleuse de ces marchandises dans d'autres endroits de la province. D'un autre côté, le littoral de la Baie Géorgienne et du lac Huron qui borde les riches et peuplés comtés de Huron, Bruce, Grey et Simcoe avec sa multitude de baies, d'anses et d'accidents de toute sorte offre toute espèce de chances de contrebande à une population de plus de 160,000 âmes qui s'accroît rapidement avec la colonisation de la péninsule Saugeen. Il faudrait, pour empêcher la contrebande sur un littoral aussi étendu, une organisation douanière telle qu'elle absorberait probablement une somme égale à celle que perd aujourd'hui le fisc dans la remise des droits.

#### PORT FRANC DE GASPÉ.

Ce port, d'après la proclamation, comprend, avec le district qui en dépend, un littoral de 250 milles environ dans la péninsule de Gaspé, et de 500 milles au nord, avec l'île d'Anticosti et les îles de la Magdeleine.

Les ports et sous-ports suivants se trouvent dans les limites de ce district pour le service de la douane, qui se réduit ici à recueillir les statistiques:—

1. <i>Bassin de Gaspé, ou le port franc proprement dit:—</i>	
J. C. Belleau, percepteur.....	Appointements \$1,200 00
Chas. C. Fox, proposé au débarquement.....	“ 500 00
Jos. J. Kavanagh, proposé au débarquement.....	“ 600 00
Jn. Perree.....	“ 200 00
Loyer de bureau.....	50 00
Dépenses contingentes, &c.....	655 03
2. <i>Frais du port de Percé—</i>	
George LeBoutillier, proposé au débarquement.....	500 00
Loyer de bureau.....	50 00
3. <i>New Carlisle—</i>	
John Fraser, assist.....	450 00
W. F. Meagher, commis.....	500 00
J. F. Caldwell, douanier.....	300 00
Loyer de bureau et dépenses contingentes.....	198 70
4. <i>Carleton—</i>	
Edward Mann.....	400 00

5. <i>Amherst, Isles de la Magdeleine</i> —	
John G. Fox, assist., percepteur.....	800 00
Jn. McCormick, préposé au débarquement.....	375 00
Loyer de bureau.....	48 00
Dépenses contingentes .....	261 48
6. <i>Baie des Sept-Îles (rîve nord)</i> —	
J. Gow Smith, préposé au débarquement.....	100 00
Loyer de bureau, service de chaloupe, &c.....	50 00
7. <i>Rivière au Renard</i> —	
John De St. Croix, douanier.....	300 00

Ces diverses sommes ne comprennent pas certaines avances pour arriérés de salaire, non plus que les salaires d'officiers envoyés dans d'autres ports; aussi le total de \$8,038.21 ne représente-t-il que le coût annuel de l'organisation de 1862.

Nous attirons maintenant votre attention sur les documents ci annexés au sujet des statistiques de ce port franc;—“ P. F. de G., 1 à 12; ” “ P. F. de G. (A, B, C, D, E, F, 1 à 7; G, 1 à 8; ” “ H, 1 à 2; I, J, K, 1 à 2.”) Ces documents sont des extraits des livres de la douane de Québec et autres rapports faits sur notre demande par M. le percepteur Bellem; le tout respectueusement soumis.

À l'égard de ces documents, on remarquera que la valeur des marchandises importées à Gaspé, et des droits qu'elles avaient donné est comme suit, savoir :

	Valeur des marchandises.	Remise des droits.
1860 . . . . .	\$286,558 00	Pas de statistique.
1861 . . . . .	371,729 00	\$65,501 00
1862 . . . . .	420,180 00	77,407 00

Les documents Nos. 9, 10, et 11 donnent l'état du mouvement du port et des sous-ports de Gaspé en 1861 et 1862, dont le tonnage étranger à l'entrée s'est élevé :

En	Etats-Unis.	Autres.	Total.
1861.....	3,150	337	3,487
1862.....	1,829	637	2,466

Et celui de sortie—

En	Etats-Unis.	Autres.	Total.
1861.....	3,211	517	3,728
1862.....	1,439	29	1,468

Les Etats-Unis comptent dans ce mouvement de tonnage étranger à Gaspé dans les deux années susdites, pour 4,976 tonneaux, la France pour 29 et la Norvège pour 572.

Durant notre séjour au bassin de Gaspé, nous prîmes des renseignements sur la conduite des affaires du port et parcourûmes soigneusement les livres qu'on y tient. Nous vîmes qu'on avait cessé d'y faire l'examen des colis sous prétexte que la chose était devenue inutile depuis l'abolition des droits; on se contenta de la déclaration du patron du navire pour savoir ce qu'ils contiennent, sans prendre la peine d'examiner s'il dit vrai.

Les navires, qui ne veulent pas décharger à Gaspé, ne viennent pas à deux ou trois milles du port; ils se contentent d'envoyer un canot avec leur rapport. Les douaniers ne visitent pas ces navires pour les examiner soit à leur entrée soit à leur sortie; d'où il suit qu'ils n'exercent d'autre contrôle sur les importations ou les exportations que celui que leur fournit la déclaration du patron du navire.

Or, nous sommes d'avis que l'examen des navires et de leur chargement, soit qu'ils arrivent soit qu'ils s'éloignent, dans l'intérêt du fisc aux autres ports, doit être plus strict ici qu'aux autres ports. C'est une mesure de précaution contre la contrebande et nous ne pouvons comprendre, dans tous les cas, pourquoi on oblige un navire de dévier de sa route de cent milles et plus pour venir faire sa déclaration au bassin de Gaspé, si on ne le visite pas afin de vérifier l'exactitude de son rapport. On pourrait tout aussi bien laisser filer le navire vers sa destination et se contenter d'exiger sa déclaration par la malle.

Nous attirons votre attention sur le document (II) 1 et 2, qui donne le nombre de navires et leur tonnage qui se sont écartés de leur route pour venir faire leur déclaration au bassin de Gaspé en 1861 et 1862, et sur l'observation de M. Belleau, qui dit que ces navires n'ont jamais attendu plus d'une demie heure à la douane. Certes, ceci est loin d'être la marque d'un examen bien sévère.

Les livres sont bien tenus; la valeur de leur contenu dépend nécessairement de l'exactitude des renseignements qui ont été recueillis d'après le mode dont nous venons de parler.

Il nous est agréable de pouvoir déclarer que le percepteur et ses subalternes sont pleins d'intelligence et d'activité dans l'exécution de leurs devoirs.

Si l'on veut prévenir la contrebande, au port franc, ce que nous croyons nécessaire, nous ne pensons pas qu'on puisse réduire le personnel de la douane. Si, au contraire, on pense que la visite des navires n'est pas essentiel à la sûreté du fisc dans les autres ports, et que le maintien d'un bureau de douane n'y est nécessaire que pour y recueillir les statistiques données par les maîtres de navires dans leur déclaration, nous sommes d'avis qu'il suffit d'un seul employé pour cette fin dans tous les ports où les vaisseaux peuvent venir se faire enregistrer ou acquitter.

Nous avons déjà dit que nous nous rendîmes par eau au Bassin de Gaspé à la tête de la Baie-des-Chaleurs et que nous retournâmes par terre; le point le plus extrême que nous visitâmes fut Cross Point sur la rivière Ristigouche. M. John Fraser y demeure; c'est le douanier de New Carlisle situé à 65 milles de là.

Le nom de M. Fraser figure dans les comptes publics de 1862 aux sous-port de Carleton, de New Richmond et de New Carlisle avec les appointements ci-dessous :—

1° *Port de Gaspé*—

Comme sous-percepteur de New Carlisle.....	\$450 00	
Loyer de bureau et combustible à Paspébiac.....	68 00	
“ “ “ à Carleton.....	15 00	
“ “ “ à New Richmond.....	11 66	
Dépenses contingentes.....	104 04	
		8648 70

2° *Port de New Carlisle*—

Comme sous-percepteur.....	\$450 00	
Loyer de bureau à Cross Point.....	15 00	
“ “ à Carleton.....	5 00	
Dépenses contingentes.....	28 35	
		498 35

Total..... \$1,147 05

Un autre douanier qui demeure à Cross Point, M. Bonstead, touche un salaire de \$300 par année et a 26 milles de frontière à garder en dehors des limites du port franc. On comprend l'insuffisance de ce service pour une pareille tâche; aussi les relations de cette partie du Canada avec le Nouveau-Brunswick sont elles aussi libres qu'avec le port franc. Il est vrai qu'on y trouve peu d'habitants; mais on assure qu'un grand nombre de gens sont allés s'y établir sur les nouveaux chemins de colonisation.

En nous rendant à Cross Point, nous voulions voir M. Fraser que l'on nous dit à Paspébiac être parti pour chez lui; nous nous érosâmes en chemin avec lui en allant et revenant.

Nous revînmes en côtoyant le littoral et nous en profitâmes pour recueillir divers renseignements sur lesquels nous avions à faire rapport. Ils nous furent donnés par les marchands, les petits négociants et les pêcheurs.

Voici, en termes généraux, le résultat de nos renseignements et les conséquences qu'on peut en tirer :—

Les marchands de Gaspé, de Percé, de New Carlisle et de Paspébiac nous ont assuré que tout l'avantage de l'abolition des droits était pour le consommateur, que le prix des marchandises avait baissé de cette différence, que les pêcheurs en retiraient de grands

profits, que leur situation s'était de beaucoup améliorée et que les pêcheries en avaient reçu une impulsion considérable.

Les consommateurs que nous avons rencontrés, et parmi eux se sont trouvés des hommes très intelligents, nous ont affirmé au contraire que, sauf la diminution du prix des eaux-de-vie et liqueurs ce qui est loin d'être un avantage, il n'y a eu aucune réduction notable dans les prix. Le gros des affaires a été monopolisé par quelques maisons Jersiaises qui ont de grands capitaux et rendent impossible la concurrence aux maisons moins fortes; ces principales maisons contrôlent de fait le prix du poisson au moyen d'un entendement mutuel. Or, le pêcheur, imprévoyant de sa nature, s'approvisionne dans ces maisons qui lui avancent des articles et effets de nourriture et d'habillement pendant l'hiver à compte de la saison de pêche suivante et prennent ainsi le moyen d'exercer un contrôle absolu sur sa personne et son travail. Il s'en suit que ces quelques marchands arrangeant de telle manière le prix de leur marchandises et du poisson, qu'ils finissent toujours par s'assurer toute la pêche d'une saison en fournissant pour l'année au pêcheur les moyens d'existence.

Il est probable que la vérité se trouve entre ces deux prétentions. La population a été désappointée, à n'en pas douter, car on lui avait fait croire que la création du port franc allait réduire le prix des nécessités de la vie; cet avantage était faux, parce que la farine, le lard, les céréales, les bestiaux, le bois, en un mot tous les articles de première nécessité étaient libres de droits avant la création des ports francs, de même aussi que les articles de pêche tels que les lignes, les seines, etc. Il en était de même des matériaux de construction pour les navires. On voit donc que le système des ports francs n'a rien changé à cet égard.

D'un autre côté, il est arrivé qu'en même temps que s'établissaient les ports francs en Canada la guerre Américaine éclatait et déterminait dans le prix des cotons une hausse considérable, qui dépassa la remise des droits. Les laines et les toiles participèrent de cette hausse et comme on tint peu compte de cette cause, on crut généralement que les marchands jouissaient seuls des effets du nouveau système.

On est d'accord que le prix des vins et eaux-de-vie est plus bas qu'il n'était, quoique la différence ne soit pas cependant de la remise des droits; cependant, elle est assez notable. Mais les plus intelligents de ceux avec qui nous en eussions considérée cette réduction comme plutôt nuisible qu'autre chose: suivant eux le genièvre et le whiskey sont la plaie des pêcheurs et on devait apporter toute espèce d'obstacles à leur introduction.

Un examen minutieux des témoignages que nous avons recueillis nous porte à conclure qu'il n'y a eu qu'une baisse assez légère dans le prix des vêtements et des chaussures; que cette baisse a été plus sensible sur les melasses, sucrés, thés surtout pour les achats au comptant, chose néanmoins impossible à la plupart des pêcheurs. Les affaires se font dans ces localités par le trafic et l'échange, et le pêcheur doit toujours au marchand toute sa pêche d'une saison. Aussi, arrive-t-il qu'un quintal de poisson ne vaut pas plus aujourd'hui pour le pêcheur en fait de marchandises qu'il ne valait auparavant. Delà il suit que, tandis que les pêcheurs indépendants achètent au comptant ou à des conditions presque équivalentes et profitent avec le marchand de la réduction du prix des articles, la grande majorité, qui vit au jour le jour, se trouve privée de presque tous ces avantages. Ce sont les principales maisons de commerce qui en profitent.

Il se pourrait, toutefois, qu'indépendamment de ce résultat, la création du port franc aurait pu promouvoir l'extension des pêcheries en y causant plus d'activité et plus d'entreprise; nous le pensons aussi, sans cependant nous exagérer la portée de cette conséquence, ni croire qu'elle suffise à justifier l'adoption du système avec toutes les chances qu'il offre à la contrebande, et dont nous allons maintenant dire un mot.

On n'a pas réussi à créer un bazar ou foire centrale pour l'approvisionnement de poisson et des matériaux de construction des navires étrangers, de même que pour l'approvisionnement des pêcheurs étrangers: un simple examen des choses explique facilement pourquoi on a échoué.

Les marchands du Bassin de Gaspé sont fortement d'avis que les limites du port franc devraient se borner à cet étroit; de cette façon on créerait un centre commercial qui serait le rendez-vous de tous les navires étrangers. L'un d'entre eux va même jusqu'à dire que les pêcheurs Canadiens ne devraient avoir rien à faire avec le besogne d'exportation. Ils

n'ont pas trop, dit-il, de tons leurs capitaux pour faire la pêche et la préparation du poisson et il est plutôt de leur intérêt de vendre à l'étranger qui vient chercher leur produit à leurs portes plutôt que de tout risquer dans des voyages aventureux. Les plus grands avantages découleraient, suivant lui, de l'établissement de Gaspé, qui est un havre magnifique, comme le grand marché aux poissons du Canada, à l'instar de St. Jean par rapport à Terre-Neuve.

Nous devons ajouter que nous avons rencontré d'autres personnes, demeurant sur une autre partie de la côte, qui expriment des opinions tout-à-fait différentes. C'est ainsi que, d'après elles, ce serait de la dernière injustice que de donner au Bassin de Gaspé des privilèges en vertu desquels les pêcheurs de toute la côte seraient obligés d'y porter leur poisson pour jouir des avantages du port franc. Pourquoi les pêcheurs de Paspébie, ou de Bonaventure auraient-ils une situation plus désavantageuse que celle des pêcheurs de Gaspé? Si les pêcheurs de la Baie-des-Chaleurs, de Hes-de-la-Madeleine et de la rive nord étaient sûrs de trouver à Gaspé un marché qui leur offrirait des marchandises exemptes de droits, ils pourraient sacrifier une partie de leur temps pour y apporter leur poisson; mais ils ont à l'heure qu'il est ce marché à Carleton, à Paspébie, Percé et à Amherst, à leurs propres portes. Forcé de se rendre au Bassin de Gaspé, le pêcheur perdrait un temps assez considérable pour contrebalancer et au-delà les avantages qu'il pourrait y trouver dans la remise de droits.

De fait donc, les espérances de ceux qui voudraient faire de Gaspé le rendez-vous de la marine étrangère, en y établissant la liberté absolue du commerce, ne reposent sur aucune base solide. La permission donnée à un navire étranger de s'approvisionner dans tout port Canadien sans payer de droits n'est pas un avantage, peu en profiteraient. En effet, un navire Anglais frété dans un port Anglais peut toujours acheter son approvisionnement en douane et par conséquent sans payer de droits; il en est de même des navires Français, Italiens, Espagnols ou de tout autre vaisseau étranger qui se frète dans un port de sa nationalité. Pourquoi viendraient-ils dès lors à Gaspé? Quel intérêt auraient-ils à n'acheter leur approvisionnement que rendus à ce port où ils auraient à payer, en sus du prix de la marchandise, le profit d'un moins un négociant et les risques d'un voyage sur mer? Ce plan rencontre un argument hostile dans chacune des considérations qu'il peut soulever dans l'esprit d'un homme d'affaires. Le patron étranger d'un navire n'abandonnera jamais à son capitaine le soin d'acheter l'approvisionnement quand il pourra le faire lui-même.

Les bateaux de pêche Américains frétés dans les ports du Maine ou du Massachusetts peuvent acheter tout ce dont ils ont besoin à Gaspé sans payer de droits; or, non seulement ils sont toujours approvisionnés de tout ce qui leur est nécessaire pour leur voyage, mais ils ont un surplus de matériel de pêche qu'ils vendent en grande partie aux pêcheurs canadiens à plus bas prix que ne peuvent les vendre nos propres marchands.

Le seul approvisionnement dont le nouveau système a affecté les prix se borne aux vins, eaux-de-vie, épiceries et vêtements. Or, tous ces articles peuvent s'acheter à Boston, Portland ou à tout autre port étranger à meilleur marché qu'à Gaspé, même avec la remise des droits, parce que ce sont des grandes villes où la concurrence est plus considérable.

Ces considérations et les documents que nous vous transmettons nous portent à conclure que le système des ports francs n'a pas eu pour effet d'y attirer la marine étrangère et que ce résultat ne s'accomplira pas plus à l'avenir que par le passé.

Nous allons maintenant dire quelque chose des réglemens du port franc au sujet du commerce des ports qui dépendent de celui de Gaspé et surtout des inconvénients qui résultent de l'obligation où se trouvent tous les navires d'aller d'abord à Gaspé y faire leur déclaration.

Suivant l'interprétation qu'on leur donne, ces réglemens exigent que tout navire acquitté dans les autres ports canadiens et à destination de l'un des ports du district des ports francs doit se rendre au Bassin de Gaspé et y faire sa déclaration avant de se rendre à sa destination. Tout navire partant d'un endroit du district du port franc et chargé d'une cargaison de produits étrangers, doit également se rendre au Bassin de Gaspé pour y prendre ses lettres d'acquiescement.

Ainsi, un navire parti d'Halifax à destination de Paspébie devra se rendre d'abord à Gaspé, c'est-à-dire faire 120 milles de plus que son voyage; un navire parti de Cara-

quette devra faire neuf fois la distance de son voyage à la même destination pour se rendre à Gaspé. Un navire parti de Carleton pour Dalhousie, Bathurst ou un port étranger devra, s'il transporte autre chose que de produits du Canada prolonger son voyage jusqu'à Gaspé pour obtenir son acquittement.

Un ou deux faits sont venus à notre connaissance qui montrent tous les inconvénients dont ce système embarrasse le commerce. La maison Robin a, d'ordinaire, toujours un vaisseau en chantier à Paspébiac; pour se procurer certains bois nécessaires qui ne se trouvent pas sur les lieux, elle est obligée de les faire venir d'un établissement qu'elle possède à Caraquette sur le côté opposé de la Baie-des-Chaleurs. Or, d'après les règlements le navire qui transporte ces bois doit aller au Bassin de Gaspé et faire un voyage d'environ 150 milles lorsqu'en réalité il ne devrait être que de 20 milles. La même maison ayant acheté un jour une certaine quantité de sucre, ce ne fut qu'à des taux exorbitants qu'elle put trouver un navire pour le lui apporter à Paspébiac, parceque le navire devait d'abord se rendre au Bassin de Gaspé.

On nous a dit que ces inconvénients sont tels pour les marchands des Iles de la Magdeleine qu'ils préfèrent payer les droits plutôt que de se soumettre aux frais et aux délais d'un voyage à Gaspé.

Ces règlements sont également nuisibles et désavantageux aux habitants du littoral de la Baie des Chaleurs qui, avant la création du port franc, allaient acheter leur bois séié au Nouveau-Brunswick et qui sont aujourd'hui empêchés de le faire par suite des obligations dont on vient de parler.

Comme on doit naturellement s'y attendre, de tels règlements ont donné naissance à une contrebande qui a pour but de les éviter, et c'est ainsi que le peuple se démoralise et s'habitue à avoir peu de respect pour les lois.

Nous n'avons pu voir les avantages de ces restrictions onéreuses, et nous suggérons qu'on permette aux navires d'entrer dans aucun des sous-ports où se trouve stationné un officier de douane et d'y prendre son acquittement, du moins à Paspébiac, à Carleton, à Percé et à Amherst.

Tous les renseignements que nous avons pu recueillir nous portent à croire à l'existence d'une contrebande considérable entre le port franc de Gaspé et les rives du St. Laurent jusqu'à Québec. Nous poursuivîmes cette partie de notre enquête, à notre retour de Gaspé, et dans notre inspection du port de Québec, tous les officiers de douane furent généralement de notre avis; les mesures pour empêcher ce commerce illicite sont certainement incomplètes. Un navire peut prendre un chargement à Québec pour Gaspé, aller déclarer au bassin qu'il est à destination de la rive nord ou de quelque autre endroit de trafic, et se remettre en route pour revenir et disposer de sa cargaison sur son chemin. Les mêmes marchandises peuvent de plus revenir à Québec dans le même navire, parceque ce dernier, comme caboteur, n'est pas tenu de venir faire sa déclaration, d'après le système en force jusqu'à ce jour; ou bien encore, elles pourront recevoir par le chemin de fer après avoir été débarquées à la Rivière-du-Loup ou à un autre poste intermédiaire, lorsqu'elles ne sont pas écoulées, ce qui arrive souvent, dit-on, au moyen de faux emballages. Pour empêcher les nombreuses occasions qu'offrent les ports francs de faire la contrebande avec les autres parties du Canada, il faudrait autant de vigilance et un corps de douaniers aussi considérable que celui qui garde notre frontière sur les lacs. La surveillance sera même beaucoup plus difficile par suite des gros profits qu'y trouveront les contrebandiers. Les marchandises qu'on introduisait autrefois des États-Unis en Canada en contrebande, sont aujourd'hui si fortement taxées qu'elles offrent peu ou point de profit à ceux qui seraient tentés d'exercer encore cette contrebande, surtout pour le thé, le sucre, les vins et les eaux-de-vie. Il n'en est pas de même des articles qui viennent des ports francs et sur lesquels le contrebandier fait un gain égal aux droits qui sont imposés sur ces articles.

Aucune mesure efficace ne saurait être adoptée contre ce commerce de contrebande sans l'aide de côtes de la douane pour surveiller les côtes, ce qui entraînerait des frais très-considérables.

Nous avons également raison de croire qu'on profite des avantages créés par les ports francs pour introduire des marchandises au Nouveau Brunswick en contrebande. Notre revenu ne souffre pas de cela, sans doute; c'est celui de nos voisins à quel ce commerce tend à démoraliser le peuple, ce qui est beaucoup plus grave encore.

Nous nous sommes informés des effets qu'a produits l'inauguration du libre échange absolu sur la colonisation des pays par des émigrés cultivateurs :—tous ceux à qui nous en avons parlé s'accordent à dire que ces effets ont été nuls jusqu'à aujourd'hui et continueront d'être nuls suivant toutes les apparences.

Le colon cherche les terres fertiles et les climats favorables ; il lui importe peu que les droits soient élevés ou non sur le thé et le sucre qui sont des articles de luxe et le premier colon se permet rarement ; il en est de même des droits sur les spiritueux qu'il regarde comme une cause de ruine pour lui-même.

Les norvégiens qui étaient venus s'établir, il y a quelque temps, près de la Malbaie étaient à peu près tous partis lors de notre visite, pour le Wisconsin et les états de l'ouest, dont leurs compatriotes établis en ces endroits leur avaient vanté le sol et le climat. Les gelées tardives qui avaient endommagé leurs moissons les ont découragés.

Presque toutes les terres du littoral de la Baie des Chaleurs sont établies et on y rencontre de belles métairies bien enlées et bien cultivées. Partout nous apprîmes que le sol était excellent, sans compter que sa fertilité naturelle se trouve considérablement augmentée par les engrais qu'on y transporte de la grève. Cette lisière d'établissements n'atteint pas une grande profondeur, c'est-à-dire en moyenne plus de 3 ou 4 milles : mais on dit qu'il existe d'excellentes terres dans les vallées des nombreux cours d'eau qui se trouvent à l'intérieur, lesquelles une fois améliorées donneraient de bons rendements en cultivateur. Toutefois, il n'y a pas à se dissimuler que le climat est rigoureux, peut-être uniquement sur les bords du St Laurent, mais assez pour empêcher les cultivateurs de se livrer au défrichement à une certaine distance de la côte qui leur offre un marché avantageux sans compter que presque toutes les familles ont quelques uns de leur membres qui font la pêche.

En terminant, nous devons dire que nous avons été frappés de l'importance des intérêts commerciaux dans les districts que nous avons traversés ;—nous y avons trouvé un vaste territoire plein de ressources et habité par une population vigoureuse et industrielle. Nous y avons vu des maisons de commerce dont la fortune s'accumule depuis des années par suite de l'exploitation des ressources de ces districts, et qui expédient leurs navires au Brésil, dans la Méditerranée, en Espagne, en Angleterre. C'est pourquoi, tout en étant convaincus que le système des ports francs a été loin de réaliser les espérances de ses promoteurs, nous sommes d'avis en même temps que les intérêts de Gaspé méritent la considération et les égards du gouvernement.

Le tout respectueusement soumis.

Nous avons l'honneur, monsieur,

d'être vos très-obéissant serviteurs,

(Signé,)

THOS. WORTHINGTON,

Assist. Com. des Douanes et de l'Accise.

(Signé,)

A. BRUNEL,

Co-inspecteur des Ports.

# RAPPORT

SUR LE

## PORT FRANC DU SAULT STE. MARIE.

OCTOBRE 1864.

C. E. ANDERSON.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
DIVISION DES DOUANES,  
Québec, le 10 octobre 1864.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions dont vous m'avez honoré dans votre lettre officielle du 16 juillet dernier, m'enjoignant de me rendre au port franc du Sault Ste. Marie, lequel district s'étend des moulins de Waddell, sur le lac Huron, jusqu'à la frontière occidentale de la province sur le lac Supérieurs &c., afin de m'enquérir du fonctionnement du port franc et de l'état des affaires dans cette partie de la province, et de vous faire un rapport que vous devez soumettre à l'honorable ministre des finances,—j'ai l'honneur aujourd'hui de vous dire que j'arrive de visiter les diverses localités du port franc situées sur le littoral des lacs Huron et Supérieur offrant quelque intérêt et dont je parlerai en détail plus loin. Dans le but de recueillir d'utiles renseignements comme aussi pour me donner des points de comparaison, j'ai eu devoir parcourir divers endroits importants sur la rive sud du lac Supérieur où l'on me disait que je trouverais les mines exploitées très en grand. C'est le résultat des observations que j'ai faites que j'ai l'honneur de vous communiquer en ce moment.

Je dois d'abord dire que je suis parti du point de départ que le but de la création du port franc du Sault Ste. Marie a été, dans une certaine mesure, d'engager la colonisation à se porter dans cette partie de la province, et que, d'après l'acte qui prit force de loi en janvier 1861, l'entrée libre des marchandises en cet endroit, fut regardée non seulement comme un appât, mais comme un grand avantage pour le colon. Tout naturellement, on dut espérer que le développement des ressources commerciales, minérales et agricoles du district d'Algoma en recevrait une vive impulsion et qu'une population active et entreprenante viendrait grossir celle qui y est déjà.

C'est pourquoi je regarde comme un des points les plus importants que j'aie à vous soumettre, pour que vous en fassiez part à l'honorable ministre des finances, de vous communiquer mon opinion respectueuse sur la mesure de succès qui a couronné l'œuvre de ceux qui ont inauguré le système des ports francs, du moins en ce qui regarde le Sault Ste. Marie. J'essaierai aussi de rechercher la cause qui aurait pu entraver ce succès, les moyens qu'il faudrait prendre pour y arriver et pour promouvoir en général la prospérité du district.

Je ne me suis pas contenté d'examiner simplement les livres du percepteur de la douane, d'ailleurs mes instructions comportaient plus que cela, pour m'acquitter de mon inspection du port de Ste. Marie; cette mesure, suffisante pour un grand nombre de ports d'entrée de la province, ne l'était pas dans ce cas, et j'eusse manqué à mon devoir en m'en contentant. J'appuie sur ce détail afin d'expliquer le temps assez long que j'ai pris pour

remplir ma mission ; je me flatte d'ailleurs que la lecture et l'examen attentif de mon rapport et les renseignements variés et complets qu'il renferme sur la plus importante partie de la province me justifieront d'y avoir consacré autant de temps. Ces renseignements et ces observations seront, j'espère, d'une grande utilité pour le pays, si l'on veut bien en profiter dans la pratique.

A mon arrivée au Sault Ste. Marie, je m'abouchai de suite, suivant vos instructions, avec le percepteur des douanes, M. Wilson, et m'arrangeai pour qu'il m'accompagnât avec le bateau de la douane aux divers endroits du lac Huron que j'avais à visiter et avec lesquels il n'existait pas d'autres moyens de communication.

Avant mon départ cependant, je vis trois des principaux marchands du Sault, MM. Davidson, Phipps et Karney, pour savoir ce qu'ils pensaient de l'acte des ports francs : ils m'apprirent que la loi était loin de fonctionner d'une manière satisfaisante. Je sus également de l'honorable colonel Prince et d'autres personnes marquantes de l'endroit qu'à l'exception des vins, spiritueux et épiceries, on pouvait faire venir presque toutes les autres marchandises à meilleur marché de Toronto. Voilà, pour commencer, un détail qui est loin d'être un avantage pour les colons de ce port et cet endroit.

J'ai attribué à ce fait ce que le marchand du Sault peut toujours acheter à Toronto ou dans n'importe quelle grande ville un fonds varié, soit considérable soit restreint, d'épicerie, de vins, spiritueux et même de marchandises d'étape telles que couvertures de laine, cotons, calicots etc., en douane et économise ainsi les droits :—mais pour ce qui regarde les articles dits de roûte, tels que soieries, les objets de main facture Allemande, la quincaillerie, etc., il l'achète, neuf fois sur dix, chez l'importateur et après que les droits sur ces articles ont été payés. Tel est le cas également pour l'important chapitre des effets d'habillement.

Je savais, et je le fis remarquer aux marchands en question, que la clause No. 3 des réglemens du commerce du port franc du Sault Ste. Marie leur accordait le privilège d'acheter des marchandises assorties en douane et pour le marché du Sault, pourvu que la valeur des colis ne fût pas moindre que \$200. Ils me répondirent qu'ils connaissaient cette clause, mais qu'elle ne répondait pas à leurs besoins, attendu que les importateurs n'avaient pas en général, l'habitude de tenir en douane ce qu'on appelle des marchandises variées, et se souciaient peu même pour les marchandises d'étape de diviser les colis en douane ; et ces colis sont beaucoup trop considérables pour les magasins de la campagne.

La loi est donc restée sans aucun effet à ce sujet, et on a continué d'acheter cette classe de marchandises en les prenant dans le comptoir même de l'importation et après que les droits avaient été payés sur ces articles.

Je leur suggérai le plan d'envoyer directement leurs ordres en Europe par l'entremise des maisons avec lesquelles ils faisaient affaires en Canada ;—il me fut répondu que ceux qui pouvaient le faire en avaient essayé, mais n'y avaient point trouvé leur compte ; car, après leur avoir fait payer une commission de 1/4 pour cent sur l'achat, on leur avait envoyé certaines marchandises tout-à-fait inutiles pour le marché et qui encombraient encore leur comptoir.

Je leur demandai alors pourquoi ils ne passaient pas eux-mêmes en Europe pour y acheter leurs marchandises ; on me répondit de suite qu'une telle dépense dépassait leurs moyens, et que dans tous les cas, le capitaliste seul pouvait le faire, ce qui ne changeait en rien la situation des marchands moins considérables.

Il me vint alors à l'idée un plan tout-à-fait facile à suivre que je leur communiquai et qui reçut leur entière approbation, lequel plan mettrait le grand et le petit négociant sur un pied d'égalité et remplirait ainsi les intentions qu'ont eues les promoteurs de l'établissement des ports francs en Canada. Voici en quoi consiste ce plan :—le marchand du port franc se pré-entendrait dans n'importe quelle maison d'importation de Toronto ou d'ailleurs pour y choisir un assortiment de marchandises qu'il ne peut acheter en douane des tablettes de l'importateur ;—il ferait dresser sa facture avec deux colonnes, l'une des prix coûtants, ou prix de départ, et l'autre des prix de vente (comme les importateurs sont dans l'habitude de vendre à leur clients moyennant une commission sur le prix coûtant, ils ne sauraient refuser d'insérer ce prix coûtant dans leurs factures) ;—il ferait ensuite enregistrer et marquer ces marchandises à la douane comme étant à destination du port franc du Sault Ste. Marie, et une fois en possession du reçu de la douane établissant que ces marchandises, suivant les marques et les chiffres, se trouvent dans les limites du port franc du Sault Ste

Marie, il irait toucher le *drawback* ou la remise des droits payés sur ces mêmes articles par l'importateur. Il va sans dire que le percepteur prendrait les moyens de se convaincre que les marchandises en question ont été importées et ont payé les droits.

A mon retour, je vis à Toronto M. le percepteur Spence pour le consulter sur ce projet ;—il entra dans mes vues et m'autorisa à dire qu'il les approuvait et n'y voyait aucun danger pour le fisc, du moins à Toronto ;—il s'accorda également avec moi pour dire que cette mesure aiderait beaucoup au succès du port franc du Sault Ste. Marie.

Il est plus difficile d'aplanir les obstacles qui s'opposent à la baisse des prix des vêtements tout faits : cette classe de marchandises forme un élément important du commerce dans cette partie du pays et est presque monopolisée par la compagnie de la Baie d'Hudson ; cependant je pense qu'on pourrait adopter un système qui serait avantageux au fabricant Canadien, favoriserait le but de l'acte des ports francs de 1861, et mettrait le fisc à l'abri des fraudes.

Ainsi, par exemple, le marchand du port franc pourrait acheter ses marchandises en habillements des maisons importantes en ce genre de Toronto.

Le fabricant entrerait dans sa facture le prix coûtant du drap employé à la fabrication des vêtements ainsi que les droits qui ont été payés à ce sujet, le tout attesté sous serment, et après avoir obtenu de la douane du port franc un certificat établissant que ses marchandises ont été débarquées dans les limites du port franc pour fins de commerce, le marchand pourrait toucher la remise des droits payés par le fabricant.

Tel est le mode qu'on a suivi, je crois, en Canada, à l'égard des habillements militaires fabriqués dans la province. Je n'ignore pas que tout cela causera un peu plus de besogne au département ; mais la cause est tellement importante pour un district appelé à devenir important que cette considération ne saurait être écoutée un seul instant.

Le fisc ne pourrait se trouver exposé à des pertes à ce sujet que d'une seule manière, au sujet des draps fabriqués en Canada et des couvertures de laine. J'ai fait part de cette crainte à M. Spence, de Toronto, qui m'a répondu qu'avec un peu de soin et de prudence on pouvait, à cet égard, mettre le fisc parfaitement à couvert de la fraude.

D'ailleurs le danger est tout aussi grand aujourd'hui, avec les réglemens existants, ainsi qu'on pourra s'en convaincre par le trait suivant. Un marchand du Petit Courant, l'un des sous ports du Sault qui en est éloigné de 15<sup>e</sup> milles, descendit à Québec et y acheta des marchandises en douane pour une valeur disons de £2000, et il les achemina vers le Sault Ste. Marie. Mais, arrivé à Montréal, il trouva à vendre pour £1000 de ses marchandises, et se rendit au Petit Courant avec l'autre moitié. Comme il n'y a pas de douane de stationnement en cet endroit, ce marchand sut envoyer son commis au Sault pour y faire son entrée. Celui-ci entra pour £2000 de marchandises, ignorant peut-être que la moitié avait été vendue en route ; on annula les obligations de douane, et le fisc se trouva ainsi à perdre les droits sur £1000 de marchandises. Ce fait prouve de quelle manière et jusqu'à quel point on peut arriver à tromper le fisc.

Tout naturellement se présente ici la question des moyens à prendre pour empêcher cet état de choses. Je n'en vois qu'un seul et le voici : comme il n'y a en réalité que deux ports d'importation pour le Sault Ste. Marie, Sarnia et Collingwood, les marchandises à destination du port-franc devraient être expédiées en douane à l'un de ces deux ports après avoir été marquées, numérotées et timbrées ; puis, sur le certificat du percepteur du Sault Ste. Marie que ces marchandises ont été introduites dans les limites du port-franc et après en avoir fait lui-même ou par un de ses officiers l'examen, le percepteur du port où ces marchandises ont été d'abord embarquées détruirait les obligations de douane. Je suppose qu'on devra nommer un douanier au Petit Courant ou passer tous les navires à voile et à vapeur et où ils seront obligés d'arrêter et de faire leur rapport ; on y trouve de l'eau en abondance pour les plus gros navires, et ailleurs c'est un port d'escale pour la plupart des navires et les vapeurs y font leur bois.

Je parle ici en particulier des navires de Collingwood et des environs, car ceux de Sarnia arrêteraient aux mines de Bruce qui est le premier sous-port qu'ils rencontrent sur leur route et où réside un officier de douane.

Je ne pense pas qu'on doive s'attendre à ce que les marchands qui font une importation pour leur commerce à l'extrémité orientale du lac Huron et dans les limites du port-franc se rendent avec leurs marchandises jusqu'aux mines de Bruce ou au Sault Ste. Marie pour y faire leurs entrées et revenir ensuite à Killarney ou aux moulins de Waddell situés à

près de 200 milles. En vertu des règlements du port du 26 avril 1861, Wik-em-i-kong et Waie-bidgi-wang ou le Petit Courant sur la Grande Manitouline furent constitués en sous-ports du Sault St. Marie pour l'avantage du commerce; feu M. Ironsides, qui était surintendant des affaires des sauvages à Manitowaning, était alors et en même temps officier de douane à \$200 de salaire et pouvait recevoir les rapports et faire les entrées. De cette manière, il n'était pas besoin d'aller aux mines de Bruce ou au Sault Ste. Marie. Depuis la mort de M. Ironsides, le département n'a pas jugé à propos de le remplacer: dans le cas cependant où on voudrait le faire, je suggérerais de nommer ce successeur au Petit Courant qui est sur la route de la navigation, tandis que Manitowaning en est éloignée de 25 milles et n'a ni le quai, ni les moyens d'approvisionner les vapeurs de bois que l'on trouve au Petit Courant.

Je me suis informé minutieusement de l'exactitude de la rumeur qui veut qu'il y ait une contrebande considérable pratiquée sur les marchandises après leur introduction dans le port franc; il m'a été impossible de lui trouver des bases solides.

Après avoir ainsi noté tous les inconvénients qui s'opposent au fonctionnement du système du port franc et que peut faire disparaître le département, je vais entrer maintenant dans les détails statistiques des divers lieux que j'ai visités, en ayant soin d'indiquer les obstacles qui m'ont paru entraver l'action du port franc et dont la suppression n'est pas au pouvoir du département des douanes.

Ce serait en vain que le ministre des finances de cette province essaierait de promouvoir la prospérité du district d'Algoma en y établissant le libre échange absolu, dans l'espoir d'y attirer l'immigration, si la conduite des autres départements tend, non pas seulement à l'éloigner mais même à forcer les anciens colons de partir pour les États-Unis.

Je parlerai en premier lieu de ce sujet des divers règlements adoptés successivement par différents gouvernements et départements du gouvernement et relatifs à la colonisation du territoire du nord ouest.

Je n'hésite pas à leur attribuer les meilleures intentions et à croire que s'ils n'ont pas réussi, la chose est due au manque de connaissance et non à la mauvaise volonté ou à des dispositions défavorables à ce district.

Tenant compte du sol, du climat et de la position géographique de ce territoire, je crois pouvoir dire que, quoique capable de nourrir une population considérable, le succès du colon dépendra toujours, en grande partie, de la qualité du marché où il doit écouler ses produits, et ce marché consiste aujourd'hui dans la population des mines. C'est ainsi qu'on doit regarder la colonisation du pays par des cultivateurs comme intimement liée à l'exploitation avantageuse de ses mines.

Sans entrer dans la description des divers minerais trouvés sur la rive nord des lacs Huron et Supérieur ou de l'étendue de la région minérale elle-même qui est assez connue, on remarquera qu'il faut que quelqu'un trouve d'abord une mine pour l'exploiter. Décourager l'exploration et vous empêchez la découverte du minerai, qui travaillé et exploité peut devenir une mine.

Il est nécessaire, afin de comprendre tout-à-fait de quelle façon les explorateurs peuvent être découragés et arrêtés par les règlements des terres minérales, d'avoir une idée de la situation de l'explorateur, qui, pour tout dire en un seul mot, est toujours un homme pauvre.

Nul doute que peut être aussi un homme bien instruit et bien élevé; car, on a vu des élèves d'Oxford et de Cambridge, venir explorer les grands lacs, de même que les diverses professions s'y faire représenter par leurs membres: ou va même jusqu'à dire que l'une des mines les plus riches de cette région a été découverte par une dame.

Quelques mineurs pratiques ont essayé des explorations sur la rive nord, mais leur nombre est très-restreint comparé au grand nombre de ceux qui auraient fait de même, si les règlements en force jusqu'ici leur avaient été favorables; ainsi que je l'ai dit, les explorateurs sont des hommes de moyens limités, ce qu'on semble avoir perdu de vue dans la législation sur les terrains miniers.

Lorsque l'attention se trouva attirée sur les régions minérales du nord-ouest par suite des découvertes précieuses qu'on venait de faire sur la rive sud du lac Supérieur en 1845 et 1846, le gouvernement décréta qu'on ne pourrait acheter les terres minérales que par lots de pas moins de deux milles de front sur cinq de profondeur. Ainsi, l'explorateur se

trouvait à payer pour un lot d'une superficie de 10 milles carrés ou 6400 acres \$1 de l'acre, ou \$6400, dont \$600 comme premier versement et la balance et on cinq autres avec l'intérêt.

Il est facile de voir que ce règlement fut fatal à l'entreprise particulière. Les explorateurs pratiques, capables de travailler et disposés à braver tout pour rechercher avec soin l'existence des riches dépôts de minéral qui existent dans cette région, se trouvèrent empêchés de le faire à leur compte et bénéfice et se livrèrent au découragement.

La recherche de ces trésors cachés fut donc laissée soit à des riches particuliers soit à des compagnies, et l'ouvrage dut se faire par des employés. Plusieurs compagnies se formèrent et se mirent à l'œuvre. On employa des géologues, des minéralogistes, des arpenteurs, des mineurs et des voyageurs, et ce fut une course au clocher pour les terres minérales. Pas moins de 400 milles carrés furent mis en lots sur la rive nord du lac Supérieur et de 200 milles sur le lac Huron, soit 60 lots, ou 600 milles carrés environ en tout, d'après ces règlements.

On n'explora pas pour rechercher des veines ou des filons, mais pour trouver cette roche particulière qui renferme des veines métalliques. Le trap diorite sur le lac Huron et le trap amygdaloïdal sur le lac Supérieur étaient les formations favorites, et leur existence sur le littoral se trouvant invariablement accompagnée de petites veines de minéral de cuivre ou de cuivre natif suffisait alors pour faire prendre un lot dont la dixième partie n'était pas et n'a jamais été explorée depuis.

Il me faudrait trop de temps et d'espace pour entrer dans les détails des explorations et des travaux qu'entreprirent ces compagnies; qu'il me suffise de dire qu'avant 1852 tous les travaux d'exploitation, sauf ceux de la compagnie de Montréal aux mines de Bruce, avaient été abandonnés, et en 1854 et 1855, le gouvernement s'aperçut que les règlements existants avaient été loin de donner satisfaction, mais n'avaient au contraire que contribué à assurer le monopole des terres les plus riches et les plus accessibles à des individus qui ne faisaient plus rien et empêchaient les autres d'explorer et d'exploiter ces mêmes terres.

A peine trouvait-on quelques lots dont les acquéreurs avaient payé plus que les premiers versements; sur la plupart on s'était contenté de déposer les \$600; néanmoins le gouvernement persista à ne pas les confisquer et ces terres restèrent en dehors du marché jusqu'à ces derniers temps.

Vers 1854, il fut passé un nouveau règlement qui exigeait que les lots fussent à l'avenir de 400 acres seulement au prix de d'une piastre et demie de l'acre. Quelques lots furent prix à ces conditions, mais l'impulsion fut loin d'avoir été donnée. Ce règlement rendait obligatoire l'exploitation des mines.

En 1858 fut passé un nouveau règlement qui exigeait de l'explorateur un permis fixé au prix de \$100.

En 1862, on changea encore le mode de disposer des lots de mine en exigeant un droit de régalé de 2½ par cent sur tout le minéral extrait, payable comptant sur la valeur du minéral préparé aux mines pour le marché, et en décrétant l'émanation de lettres-patentes sur le paiement du prix d'achat sans aucune autre condition.

Cette imposition du droit de régalé mécontenta le public et réduisit de moitié la valeur des bons lots pour leur découvreur et leur acquéreur.

Par exemple, un explorateur après avoir découvert et ouvert une mine sur son lot se proposait de l'affermir à une compagnie; or, aucune compagnie soit Anglaise soit Canadienne ne voulait payer un droit de régalé plus élevé, comme loyer, que cinq par cent, à moins que cette mine ne fût la plus riche de toutes celles découvertes sur le lac Supérieur, et c'est en effet le droit de régalé que paie aujourd'hui la compagnie des mines du Haut-Canada pour sous-loyer des mines de Wellington, Huron et de la Baie de Cuivre aux mines de Bruce, la plus riche qu'on ait trouvée jusqu'ici. Il s'ensuit donc que le gouvernement, en exigeant un droit de régalé de 2½ par cent, impose en réalité à l'explorateur un droit de 50 par cent sur tous les bénéfices qu'il peut retirer de ses peines et de son labeur. Il semble cependant que ce travail était assez hasardeux et ingrat auparavant, sans que ce règlement vint encore réduire les prix de moitié. Ce règlement ne saurait donc plaire à l'explorateur ou le favoriser de quelque façon que ce soit.

J'arrive maintenant aux derniers règlements dont voici le texte:—

## TERRES MINÉRALES.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 3 mars 1864.

*Règlements pour la vente des terres minérales approuvés par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil.*

- 1° Les lots ne comprendront pas plus de quatre cents acres.
  - 2° Les dimensions des lots, dans les territoires non arpentés, seront de 40 chaînes en front sur 100 chaînes de profondeur, seront bornées par des lignes plein nord et sud, est et ouest, en autant toutefois que le permettra la configuration des lieux.
  - 3° Celui qui demande un lot dans un territoire non arpenté devra en donner un plan et une description d'après un arpenteur provincial.
  - 4° Le prix sera de \$1 de l'acre payable le jour de la vente.
  - 5° Il sera imposé un droit de \$1 par tonneau de minerai extrait du lot, payable lors de son enlèvement du terrain des mines.
- Cette clause s'applique à toutes les terres minérales vendues depuis le 1er avril 1862 et tiendra lieu du droit de 2½ par cent qui avait été imposé sur tout le minerai des terres.
- 6° Dans les cantons arpentés où se trouvent des lots présentant des indices de minerai, ces lots se vendront aux conditions ci-dessus et à pas moins d'une piastre de l'acre dans aucun canton, et au même prix que les autres terres du canton dans le cas où celles-ci se vendraient à un prix plus élevé.
  - 7° Il ne sera pas vendu plus d'un lot de 400 acres à la même personne.
  - 8° Ces règlements ne s'appliquent pas aux mines d'or et d'argent.
  - 9° Tous les règlements antérieurs différents de ceux-ci sont par les présents annulés

WM. McDOUGALL, Commissaire

Tous les lots de terres minérales situés sur les rives nord des lacs Huron et Supérieur et sur les îles voisines et qui, au 15 mars 1864, pouvaient être confisqués pour n'avoir pas rempli les engagements du contrat de vente, et lesquels sont restés sujets à la confiscation jusqu'à aujourd'hui, sont confisqués.

Les locataires et leurs cessionnaires, à condition toutefois que le transport porte une date antérieure à celle des présents règlements, pourront appliquer les paiements qu'ils ont faits sur aucun lot, en sus du dépôt au premier versement, à l'achat d'aucun autre lot mis en vente le jour de leur demande à ce sujet; cette demande sera considérée comme un nouvel achat sujet aux règlements existants, et devra être produite au département des terres de la couronne le ou avant le 1er jour de novembre, A. D. 1864.

WM. McD. Com.

Quelques personnes sont d'opinion que bien que l'étendue des terrains que l'on peut prendre en vertu de ces règlements, ne puisse excéder 400 acres, la teneur générale et l'intention du règlement permet d'acheter moins de 400 acres, même de terres non arpentées, pourvu que la direction des lignes, telles que tirées par l'arpenteur lorsque le lot a été marqué, coure du nord au sud et de l'est à l'ouest, et que la proportion de la largeur de ce lot relativement à sa longueur soit la même que de 40 à 100; et que si cette interprétation était acceptée par le département des terres de la couronne, ce serait un grand avantage pour les explorateurs *bonâ fide*, qui ont jusqu'ici été très découragés par la nécessité qui leur a été imposée d'acheter plus de terrain qu'ils n'en avaient besoin, ou que leurs moyens limités ne le leur permettaient.

Cependant, ce règlement, en autant qu'il exige que la longueur du lot soit de 2½ fois sa largeur, c'est-à-dire, 40 chaînes est et ouest par 100 chaînes nord et sud, est regardé comme une erreur, et les mineurs ne disent qu'il ne peut avoir aucun motif ou qu'il ne peut en résulter aucun avantage pour la couronne.

Les filons ou veines courent le plus souvent de l'est à l'ouest, ou à pas plus de 45° nord ou sud de cette direction. En supposant que l'extrême déviation d'un filon courant

à l'ouest soit de 45° nord, un explorateur qui voudrait s'assurer une aussi grande étendue que possible de ce filon serait obligé, en vertu de ces règlements, de prendre un lot de 40c., × 100c., ou 400 acres, au prix de \$400 comptant, tandis qu'en s'arrangeant de manière à ce que le filon forme la diagonale d'un quart de section, 40c. × 40c., il obtiendrait exactement la même longueur de filon, et cela au prix de \$160 au lieu de \$400, ce qui est d'une très-grande importance dans neuf cas sur dix pour l'explorateur réel.

Il serait sage de permettre à l'acquéreur de prendre 400 acres s'il le désire, mais il est mal de l'y obliger, s'il n'a besoin que de 160 acres, de prendre 240 acres de plus, qu'il peut ne croire d'aucune valeur pour lui, et qu'il peut n'avoir pas les moyens de payer.

Un autre point qui suggère quelques remarques est l'article 5 des règlements, qui impose une taxe d'une piastre par tonneau sur tous les minerais indistinctement, sans égard à la différence de leur valeur, de leur qualité ou de leur espèce (sauf l'or et l'argent.)

Par exemple :—

	Valeur.	Taxe.
Sur le cuivre natif, valant, disons.....	\$100	par ton. \$1 = $\frac{1}{4}$ pour cent.
“ cuivre préparé—20 pour cent. ....	80	“ 1 = 1 $\frac{1}{4}$ “
“ pauvre “ —10 “ .....	80	“ 1 = 3 $\frac{1}{4}$ “
“ plomb “ .....	75	“ 1 = 1 $\frac{1}{4}$ “
“ zinc “ .....	15	“ 1 = 6 $\frac{3}{4}$ “
“ fer “ .....	8	“ 1 = 33 $\frac{1}{4}$ “

Cette clause est sujette à une forte objection, pour les mêmes raisons que l'était le droit de régalie de 2 $\frac{1}{2}$  pour cent qu'elle remplace ; elle est aussi erronée en principe, et le cri général est qu'elle devrait être abandonnée entièrement.

La taxe du côté sud ou des Etats-Unis du Lac Supérieur est d'une piastre par tonneau sur le cuivre natif, et de dix centins par tonneau sur le minerai de fer—payable en bons des Etats-Unis (*greenbacks*)—et tout le revenu provenant de cette taxe est versé entre les mains du trésorier du comté, et employé aux améliorations locales, telles que chemins, ponts, etc., dans la région des mines,—tandis que notre taxe est payée au trésor public.

La confiscation de tous les lots de terres minières qui, le 15 mars 1861, étaient sujets à confiscation pour inaccomplissement des conditions d'octroi, a été vue avec satisfaction et approuvée par tous les explorateurs et autres intéressés dans le succès de l'exploration des mines des lacs supérieurs.

La législation n'a encore jamais mis les terres minières du nord-ouest à la portée des travailleurs, et jusqu'à ce qu'elle le fasse, les ressources de cette contrée ne seront jamais bien constatées. Il est humiliant pour un Canadien de visiter la rive sud du lac Supérieur, avec ses nombreuses mines, ses villes et ses villages, sa population et son commerce rapidement croissants, créés depuis 20 ans, et de comparer cette condition très-prospère de ce pays avec la nudité presque absolue de la rive nord, et d'entendre peut-être dire à un bon ami que cette différence est entièrement due au manque d'entreprise, d'habileté et d'énergie des Canadiens comparées à celles des américains.

La comparaison est humiliante et injuste, jusqu'à un certain point, pour notre population.

Pendant un certain temps, sur le côté des Etats-Unis, presque chaque travailleur et mineur était un explorateur, et s'il trouvait quelque minerai sur les terres publiques, il pouvait l'acquérir pour \$50,—coût d'un lot de 40 acres.

Que notre gouvernement donne la même ébauche au mineur et à l'explorateur, et je n'hésite pas à dire que la rive nord sera, dans 20 ans d'ici, un pays florissant et prospère, et offrira un grand contraste avec ce qu'elle est aujourd'hui.

Permettez-moi encore de vous signaler certaines difficultés qui retardent les explorations en vertu des règlements actuels relatifs aux terres minières.

Un homme dont les moyens sont limités s'en va en exploration, et finit par trouver un filon qui, après un peu de travail fait au moyen des outils qu'il a pu apporter, présente de bonnes apparences à un ou deux endroits ;

Il aimerait à l'ouvrir et l'examiner plus attentivement avant d'y risquer peut-être tout ce qu'il possède au monde ;

Il se rend au Sault Ste. Marie, peut-être à 50 ou à 300 milles de distance, suivant le cas, pour obtenir les services du seul arpenteur qui se trouve dans le territoire. Si l'arpenteur n'a rien à faire, c'est bien; mais dans le cas contraire, il est obligé d'attendre ou d'envoyer à Toronto pour avoir un arpenteur. L'arpentage étant terminé, il faut que le pauvre explorateur parte pour Québec,—car il n'y connaît personne à qui se fier, et sent qu'il vaut mieux qu'il y aille lui-même;—arrivé à Québec, il est très-heureux s'il n'apprend pas que sa découverte est située sur un lot de quelque "Compagnie Fossile" qui, en dépit des "ordres en conseil" et des "déclarations de confiscation," a encore assez de puissance pour créer des difficultés et des retards, sinon pour frustrer les espérances de ceux qui, comme lui, ont agi de bonne foi, croyant que le département s'en tiendrait à ses propres déclarations publiques. Ou bien encore, il peut trouver, en arrivant à Québec, qu'au moyen de quelques manœuvres faites en sous-main, un plan de son lot est arrivé à Québec avant lui, et qu'il est pris au nom de quelqu'un qui, peut-être, n'a jamais entendu parler des lacs Huron ou Supérieur, ou de leurs mines et minéraux.

Ce dernier procédé est ce qu'on appelle "escamoter les mines," et cela a plus fait que tout le reste pour retarder le développement des exploitations dans cette région.

Les dépenses et la perte de temps qu'entraîne un pareil système, et la défiance qu'il crée chez l'explorateur, décourage les explorations, empêche la découverte de mines précieuses, qui, si elles étaient exploitées, attireraient le capital dans le pays et une grande population de mineurs, laquelle à son tour créerait un excellent marché pour une forte population agricole, au moyen de laquelle la prospérité de cette partie de la province serait, je crois, assise sur une base sûre et solide.

Après avoir ainsi donné le résultat de mes investigations sur les exploitations minières situées dans les limites du port du Sault Ste. Marie,—ce qui est certainement un article de commerce très-important, sur lequel la prospérité du district d'Algoa dépend en grande partie,—je vois maintenant vous donner quelques renseignements généraux et statistiques sur les différents endroits que j'ai visités.

#### LE SAULT STE. MARIE.

Village contenant environ 400 habitants. Etabli par les français en 1668.

Il a été régulièrement arpenté et divisé en lots de ville d'un demi-acre chacun, qui se vendent à \$10 le lot. Tous les lots de front ont été pris et sont entre les mains de spéculateurs, car bien peu y ont construit des maisons jusqu'à présent, et comme ils n'ont pas de taxes à payer, ils sont en moyen de les garder,—ce qui retarde beaucoup le développement du village. Cependant, six lots situés vers le milieu du village ont été pris pour la prison et le palais de justice du district, pour la construction desquels le parlement a voté \$8,000. Ces trois acres ont été en partie défrichés, les fondations ont été creusées et la maçonnerie en a été faite, mais l'ouvrage a ensuite été arrêté pour quelque raison que personne n'a pu s'expliquer, et les fondations, qui ont coûté très-cher, s'en vont en ruine le plus rapidement possible. L'on me dit que si la prison et la cour étaient terminées, ce qui reste de lots serait pris et on y bâtirait immédiatement.

La bâtisse qui sert aujourd'hui de prison, de palais de justice, de bureau d'enregistrement, de bureau du procureur de comté, de bureau du shérif, de résidence du shérif, et de résidence du cédier, est une maison en pierre vieille de 45 ans, située à l'extrémité est du village, et pour laquelle le gouvernement paie un loyer de \$300 par année. Il y a un corps de bâtiment carré qui contient tous les bureaux, etc., ci-dessus nommés, excepté la prison, et celle-ci se compose de deux *dongesons*, l'un à droite et l'autre à gauche de ce corps de bâtiment. Ces *dongesons* étaient autrefois les dépendances et la laiterie ou le caveau de la "famille Ermatinger," et je considère que tout l'établissement est très-peu convenable sous tous les rapports. Il y a un point très-important qui se rattache à ce palais de justice et sur lequel je crois que l'attention du gouvernement devrait être spécialement attirée, savoir, le bureau d'enregistrement du district. Il est tenu dans une chambre du palais de justice, et la porte ne ferme qu'avec une serrure commune d'un échelin. Les livres d'enregistrement, titres et hypothèques, etc., au nombre de 300 à 400, sont gardés dans la même chambre, sans être aucunement protégés contre le feu, car il n'y a ni voûte ni coffre de sûreté dans la bâtisse. Le régistrateur, le colonel *Avage*, vit sur le côté des États-Unis de la rivière, et plusieurs personnes m'ont dit qu'il n'avait donné aucune caution pour l'accomplissement des devoirs de sa charge.

J'ai examiné les livres du percepteur des douanes, et je les ai trouvés exacts; tout était en ordre et régulier dans son bureau.

Le salaire de M. Wilson est de \$800 par année, et il lui est alloué \$40 pour loyer de bureau et chauffage. On peut dire que l'hiver dure six mois, le bois vaut \$3 la corde, et l'on ne pourrait trouver le même logement dans l'endroit à moins de \$100 par année. M. Wilson est un officier très-zélé et très-énergique, et il est respecté de toute la société. Il m'a prié de dire que son salaire actuel ne suffisait pas à l'entretien de sa famille.

En sus de ses devoirs comme percepteur, M. Wilson a sous ses soins et surveillance une chaloupe de 30 pieds de quille et son grément, appartenant au département, qui est indispensablement nécessaire au service public dans cette partie de la province. Il a construit pour la chaloupe un abri qui lui a coûté \$100 à lui-même, afin de la garder en sûreté et il est très-satisfaisant pour l'officier public qui a besoin des services de M. Wilson et de la chaloupe, de tout trouver dans un ordre aussi parfait, et d'être entouré d'autant de confort dans un voyage de 400 à 500 milles fait par eau dans une chaloupe découverte. La seule difficulté paraissait être de trouver un équipage convenable de quatre hommes.

M. Wilson suggère que l'on devrait lui permettre d'avoir quatre hommes qui seraient toujours prêts à faire un voyage, auxquels il donnerait \$4 par mois chacun, durant la saison de la navigation, disons six mois, ce qui ferait \$100, outre les gages ordinaires lorsqu'ils seraient employés pour le service public. Par ce moyen, l'on pourrait toujours compter sur un bon équipage de chaloupe, ainsi que sur une bonne chaloupe, et comme M. Wilson est souvent obligé de se servir de la chaloupe des départements des terres de la couronne et des sauvages, ces deux départements pourraient fournir chacun leur quote-part du prix de l'équipage.

M. Wilson suggère de plus un moyen par lequel on pourrait prélever dans le district un revenu suffisant pour maintenir la chaloupe en bon état et payer l'équipage, ce qui serait d'un grand service pour le district d'Algoma, tant socialement que moralement. On croit d'un bout à l'autre du district que l'ivrognerie augmente parmi les Sauvages, et c'est un fait constant qu'un Sauvage peut se dépouiller de sa chemise pour un verre de whiskey, et l'on croit fermement que les trafiquants donnent des spiritueux aux Sauvages tant à terre qu'à bord, mais la difficulté est de les découvrir; personne n'est disposé à se faire dénonciateur. M. Wilson suggère que chaque trafiquant avec les Sauvages soit tenu de prendre une licence comme tel, et qu'il soit obligé de payer pour cela une somme de pas moins de \$20 par année, et de fournir en outre deux bonnes cautions qu'il ne donnera, ni directement ni indirectement, aucune liqueur spiritueuse aux Sauvages sur les lacs Huron ou Supérieur, ou sur les terres qui les bordent.

On ne trouve de notre côté, dans le village du Sault Ste. Marie, ni boulanger, ni boucher, ni tailleur, ni cordonnier, ni forgeron, ni ferblantier, et, ce qui est pis, ni hôtel ou logement d'aucune espèce pour les voyageurs, en sorte qu'il ne reste qu'à aller du côté des États-Unis, où l'on trouve d'excellents logements, à moins que l'on ne préfère manger son pain et son fromage dans la rue, du côté Canadien, et dormir au coin d'une clôture. Tel est l'état actuel des choses.

L'inspecteur du revenu, M. David Pim, qui est une personne très respectable, est venu me trouver; mais il a besoin d'instructions plus précises que celles qui lui ont été données jusqu'ici. Il me dit qu'il a donné cette année dans le district:—

3 licences d'auberges .....	à \$13 75
3 licences de salon au détail.....	à 13 75
11 licences de boutique.....	à 8 75

Mais un voyageur ne peut, dans aucun de ces établissements, excepté un qui se trouve aux mines de Bruce, obtenir un lit ou un repas, ce sont seulement des antres d'ivrognerie, et de fait des repaires d'iniquité. J'ai demandé à M. Pim s'il ne croyait pas qu'il fût de son devoir, avant d'accorder une licence d'auberge, de s'assurer si ceux qui les demandent possèdent ce qui, en vertu de la loi municipale du Haut-Canada, constitue les accessoires d'une auberge, comme un certain nombre de lits, des provisions, des écuries, etc., mais il me répondit qu'il ne savait pas qu'il y fût tenu. Je lui recommandai de n'en plus accorder sans le faire. Il se plaint beaucoup d'être si médiocrement rémunéré, et dit que ses hono-

raires n'ont jamais dépassé \$25 piastres par année, et on ne lui alloue rien pour loyer de bureau, chauffage ou papeterie.

M. Pim est également maître de poste, et se plaint aussi de recevoir bien peu pour cela, et bien qu'il en soit au chef-lieu, il ne reçoit aucune indemnité de loyer ou de chauffage; il dit que tous les autres employés publics du district reçoivent un salaire, et qu'il est le seul qui reçoive des honoraires, et que tous ses honoraires réunis ne couvrent pas plus que ses frais de loyer et de chauffage, et il est obligé d'être constamment présent à son bureau. A sa demande, j'examinai ses livres du bureau de poste, et je trouvai que les *lettres enregistrées expédiées et reçues* étaient d'environ 400 par année.

Les habitants du Sault Ste. Marie désirent vivement qu'il soit établi chez eux un bureau de poste de mandats d'argent, et à en juger par le nombre des lettres enregistrées, un tel bureau serait d'une grande utilité pour eux et serait profitable pour le département. On pourrait aussi s'en servir comme moyen de payer leurs salaires aux officiers de douane. De cette manière, le plus grand nombre d'ordres d'argent seraient d'expédition; en conséquence, M. Pim serait toujours en fonds, et le percepteur des douanes pourrait, à la fin de chaque mois, faire son bordereau de paie, le présenter à M. Pim, qui pourrait lui en payer le montant et le remettre au département comme autant d'argent, car la banque de Montréal paierait les bordereaux ou en porterait le montant au crédit du département des mandats sur la poste, et de cette manière ils arriveraient en même temps que les bordereaux des autres ports.

Ce qu'il faudrait particulièrement au Sault Ste. Marie pour lui donner l'élan est un bon *hôtel d'été* pour les touristes, et je suis convaincu qu'un homme qui entendra sa besogne et qui s'en occuperait ferait sa fortune en quelques années, et il suffirait pour cela d'un capital de \$12,000.

Il y a de l'autre côté de la rivière un hôtel très-ordinaire, et durant l'été il est encombré de voyageurs du sud et autres, dont beaucoup y passent l'été; et je puis ajouter que notre côté de la rivière possède plusieurs avantages sur l'autre, connue le Port Franca, la pêche, la chasse, etc.

Mon attention a été particulièrement attirée sur ce point par M. Simpson, facteur de la compagnie de la Baie d'Hudson au Sault, qui me dit qu'il avait reçu de nombreuses demandes de la part d'Américains pour l'achat d'une partie de la *station* de la Compagnie, afin d'y établir un grand hôtel d'été; mais à cause de la position dans laquelle se trouvait la compagnie à l'égard de la tenure des terres, elle ne pouvait donner de titre, bien que très-disposée à vendre et encourager ce projet.

La position de la compagnie de la Baie d'Hudson à l'égard de son poste du Sault Ste. Marie est la suivante:—

Durant la guerre de 1812, l'île St Joseph, qui se trouve à une soixantaine de milles du Sault, fut occupée par deux compagnies de troupes Anglaises qui, avec les voyageurs Canadiens-Français, prirent Mackinaw. Les Américains essayèrent de le reprendre, mais ne purent y réussir, et pour s'en venger ils se rendirent au Sault et brûlèrent tout ce qu'ils rencontrèrent et, en d'autres établissements, le poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, le moulin à seie, etc. Après la paix, la compagnie reconstruisit les magasins, etc., au poste, dont le département du génie royal prit presque immédiatement possession, pour en faire des casernes et des entrepôts militaires, et la compagnie dut rebâtir ailleurs pour elle-même.

Le gouvernement militaire laissa tomber en ruine, les bâties dont il s'était emparé, et pour couvrir cette perte de la compagnie de la Baie d'Hudson, lord Bathurst, alors secrétaire d'Etat pour les colonies, recommandait dans une dépêche adressée à Sir Peregrine Maitland, alors lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, de donner à la compagnie 1,200 acres de terre autour du fort, comme on l'appelle, en guise de rémunération.

La compagnie a fait arpenter ces 1,200 acres, et en est en possession, mais jusqu'à présent elle n'en a reçu aucune lettres-patentes, et par conséquent elle ne peut vendre.

Le terrain ne vaut certainement pas 20 centus l'acre; cependant, si elle avait des lettres-patentes, elle pourrait vendre son site, sa bâtisse, (qui est certainement magnifique, étant à un mille à l'ouest du village et sur le bord des rapides,) à plusieurs personnes riches qui voudraient l'avoir pour en faire un hôtel d'été,—ce qui, sans aucun doute, ferait un grand bien à ce district. Ainsi, pour la misérable somme d'une soixantaine de louis,

on arrête le développement du commerce du Sault Ste. Marie, car partout où un grand concours de monde se forme par des moyens légitimes, le commerce doit être florissant.

Je puis dire ici qu'il n'y a pas un seul moulin à farine dans tout le district d'Algoma, mais au *Sault*, il n'y a pas moins de cinq pouvoirs d'eau, comme on peut le voir sur un plan qui se trouve dans le département des terres de la couronne, fait par M. Vidal, arpenteur provincial, à la date du 18 mars 1863. Le meilleur site est celui qui touche au poste de la compagnie de la Baie d'Hudson. Le colonel Prince et d'autres personnes riches ont demandé au département des terres de la couronne de leur vendre un pouvoir d'eau pour y construire un moulin contenant un certain nombre de meules, en s'engageant à ne pas demander de titre avant que le moulin ne fût construit et prêt à marcher, mais je ne sais ce qu'en a fait le département, bien que cela soit d'une grande importance pour le district d'Algoma.

Je me permettrai de recommander, si rien n'a encore été fait, de faire vendre les cinq pouvoirs d'eau à l'enchère publique, soit à Toronto ou au Sault Ste. Marie, après avoir bien annoncé la vente aux États-Unis et au Canada, et que la vente soit faite à la condition que les pouvoirs d'eau soient utilisés sous un certain temps.

Il n'y a pas d'église protestante au Sault Ste. Marie, mais il y a de temps en temps un service religieux au palais de justice par le missionnaire anglican de la rivière du Jardin, à une douzaine de milles du Sault.

Il y a une chapelle et un prêtre catholiques, et la congrégation est nombreuse.

Il y a une bonne maison d'école, qui a été construite au moyen de souscriptions particulières. Le nombre moyen des élèves est d'environ 40, et le gouvernement donne une centaine de piastres par année pour payer le maître d'école.

Il y a aussi deux agents de police provinciale stationnés ici, qui sont sous le contrôle des magistrats. On en parle comme d'hommes très-respectables et très-actifs, ils sont regardés comme très-utiles et font la terreur des mauvais sujets.

Le gouvernement a fait beaucoup d'ouvrage, dans le voisinage du Sault, sous forme de chemins de colonisation, mais il reste encore à voir quel bien ils ont produit. L'un de ces chemins s'étend depuis le Sault jusqu'au mines de Bruce, environ 48 milles, et il n'a pas moins de 67 ponts; il a coûté environ \$1,400 par mille, y compris les ponts. Ce chemin est bien peu utilisé, excepté sur quelques milles du Sault, et je n'ai pu rencontrer six personnes qui l'eussent parcouru. Je le visitai en plusieurs endroits, parce qu'on m'avait dit que plusieurs des ponts avaient été brûlés. Je trouvai qu'en effet trois ponts de moyenne grandeur étaient détruits, et que plusieurs autres avaient besoin de réparations. Tous les ponts devraient être examinés par une personne compétente, et les boulons en devraient être resserrés, car autrement ils vont rapidement tomber en ruines. Tous les ouvrages neufs de cette nature ont besoin d'être surveillés.

Plusieurs personnes m'ont demandé de faire faire aux ponts les réparations dont ils avaient besoin. Je leur répondis que je n'avais pas d'autorisation à cet égard, mais que j'en ferais rapport au gouvernement.

Il y a bien peu de colons sur le chemin en question, mais il y a de bonnes terres propres à l'agriculture, et elles seraient bientôt prises si elles étaient arpentées et offertes en vente; mais on ne peut persuader aux colons d'arpenter les terres à leurs propres frais, et de les payer ensuite \$1 l'acre, lorsque le gouvernement offre des terres dans le même district, tout arpentées, à 20 centins l'acre.

On peut naturellement se demander pourquoi ils ne vont pas s'établir sur les terres de 20 centins? C'est tout simplement parce qu'il n'y a pas de chemins, ni de marché pour les produits, tandis que sur le chemin en question, il y a un marché à chaque extrémité, aux mines de Bruce et au Sault.

Il y a un autre chemin, à environ deux milles du Sault, qui part du chemin des mines de Bruce et se rend dans le canton de Korah, à environ neuf milles de distance. Korah est un canton qui promet beaucoup, pourvu que le chemin le traverse un jour, sur une longueur de six milles. Il s'y est établi 12 ou 14 familles d'agriculteurs, mais quelques unes sont déjà parties pour les États-Unis, et d'autres se disposent encore à partir, parce qu'elles n'ont pas de chemin pour amener leurs produits sur les marchés.

Un autre chemin du gouvernement part aussi du chemin des mines de Bruce, à six milles du Sault, et s'étend sur une longueur de 14 milles, jusqu'à la Baie de Goulais, sur le lac Supérieur; jusqu'à présent il n'y a pas eu de colons sur ce chemin.

Je dois dire que personne dans le district ne paraît avoir de contrôle sur ces chemins et ces ponts, et il est à regretter que des travaux de cette importance, et quelques ponts réellement magnifiques, s'en aillent en ruines parce qu'il n'y a personne pour y voir et y faire quelques légères réparations.

Aujourd'hui, dans le district d'Algoma, il n'existe aucune taxe, ni aucun moyen d'en imposer à cette fin, même si les gens étaient disposés à en payer. En janvier prochain, le district sera, en vertu de la loi de la dernière session, placé sous les anciennes lois de districts en force dans le *Haut-Canada* avant l'opération des lois municipales, mais il reste encore à savoir jusqu'à quel point le district en bénéficiera.

En vertu des anciennes lois de districts, toutes les sommes provenant des licences d'auberges, de boutiques et de billards tombent dans le coffre public, tandis que dans les municipalités, à l'exception de \$5 par licence d'auberge, le revenu tombe dans le coffre municipal et forme une somme assez importante, en sorte que sous ce rapport le district d'Algoma ne sera pas aussi favorablement situé que les comtés régis par le système municipal.

En écrivant le mot "billard," il se présente à mon esprit une autre difficulté d'une nature peu favorable au Sault.

J'ai parlé d'un "hôtel d'été" comme étant de nature à rendre de grands services au Sault Ste. Marie, et l'on sait parfaitement que dans ces hôtels il faut avoir toute espèce d'amusements pour attirer les voyageurs. Dans un hôtel comme celui dont j'ai parlé, il faudrait au moins quatre tables de billard, et il y aurait, en vertu de la loi qui régira le district d'Algoma en janvier prochain, sur chaque table une taxe de \$40 par année, qui irait dans le coffre provincial; cela ne serait pas un encombrement pour entreprendre un pareil hôtel, et il n'existe pas de semblable taxe dans les comtés.

A trois milles en bas du Sault Ste. Marie et sur le chemin des mines de Bruce, il y a un ancien emplacement de mine, de deux milles de front par cinq milles de profondeur; on suppose que c'est un des emplacements miniers confisqués. Tout ce lot serait immédiatement pris pour les fins agricoles s'il était arpenté et mis en vente, mais l'agent des terres de la couronne au Sault ne peut donner aucun renseignement à ce sujet.

#### LA RIVIÈRE DU JARDIN.

Il y a un établissement et un village sauvage sur la rivière du Jardin, à douze milles en bas du Sault, dont le front est sur la rivière Ste. Marie, avec une population de sauvages et de métis d'environ 400 âmes.

Il y a une mission anglicane et méthodiste ici, mais le nombre des adhérents est petit. Le missionnaire anglican, le rév. James Chance, et sa dame, tiennent chacun une école, mais les écoliers des deux écoles réunies ne sont pas de plus de huit ou dix, et la moyenne de la congrégation ne dépasse pas 20 dans le cours de toute l'année. Le dimanche qui a précédé ma visite, la congrégation était composée de cinq fidèles.

Le corps des catholiques romains est placé sous la direction des Pères Jésuites, qui sont ici, comme dans tout le district, très-assidus à pourvoir non seulement aux besoins spirituels, mais aussi aux besoins temporels de sauvages, en leur enseignant l'agriculture et les arts mécaniques et industriels, et en les soignant quand ils sont malades. Le supérieur de l'ordre en cet endroit, le père Kohler, m'a dit que le nombre d'âmes qu'il avait sous ses soins, au village et dans les environs, s'élevait à 600, et que la moyenne des écoliers qui fréquentaient leur école était de 30 à 40. Il me dit aussi qu'il avait fait un contrat pour obtenir tous les matériaux d'un moulin à farine qui devait lui coûter \$3000, et qu'il espérait voir en pleine opération pour la prochaine récolte. Je lui demandai d'où il tirerait du blé, et il me dit qu'à part celui qui serait récolté dans les environs, il se proposait d'en faire venir un chargement de Chicago chaque année, dont le fret ne lui coûterait presque rien par les bâtiments qui remontent la rive sud du lac Supérieur pour aller chercher des minerais de fer, qui l'apporteraient volontiers de tems en tems pour lui, comme lest, et le déchargeraient presque au moulin. Cela serait un nouveau moyen de donner à ses ouailles des habitudes d'industrie, et lui permettrait de leur fournir de la fleur à bon marché, tout en ayant le son et le grain pour leurs animaux. Il espérait pouvoir faire construire son moulin presque entièrement par les gens, et le faire marcher par eux aussi.

Il y a un magnifique pont sur le chemin des mines de Bruce, à environ un mille en arrière de la Rivière du Jardin, qui a dû coûter une forte somme d'argent, et si l'on ne le

répare bientôt, il va certainement s'écrouler. Il faut resserrer les boulons et faire quelques légères réparations aux apporches.

Ma dernière visite à la Rivière-du-Jardin a été faite avec M. Wilson, qui y était envoyé par le département des sauvages, afin d'obtenir le consentement des sauvages, à l'abandon de deux emplacements de mines de cuivre, situés sur leur réserve, de 400 acres chacun demandés par M. Keating comme représentant d'une compagnie Américaine. qui devait ouvrir les mines et les exploiter.

Le conseil s'assembla suivant la coutume indienne, sur le bord de la Rivière-du-Jardin, et M. Wilson, lui expliqua par un interprète le but de sa visite et ce qu'il demandait, lorsque, après beaucoup de consultation et gesticulations, le plus ancien chef présent, "Pe-qu-chin-inic," et "Ne-ben-ai-goch-ing," prièrent l'interprète de me dire qu'ils désiraient communiquer au gouvernement le discours du premier, et je promis de le faire. Ce discours se trouve presque mot pour mot dans l'appendice.

#### LES MINES DE BRUCE.

A 45 milles en aval du Sault Ste. Marie, et à 290 milles de Colingwood, est un port d'entrée, dont John Bowker est le préposé en charge, il reçoit £125 de salaire par année, et £10 pour loyer et chauffage de bureau. Il dit que ce n'est pas assez pour son entretien personnel et celui de sa famille. J'ai examiné ses livres et ses affaires de bureau, et je les ai trouvés assez exacts et bien tenus. M. Bowker fait rapport au Sault Ste. Marie.

On peut regarder cet endroit comme le plus florissant du port franc, bien qu'à l'époque de ma visite presque toutes les maisons et les magasins des mines de Wellington, à environ un demi mille à l'ouest, eussent été détruits par le feu qui s'était communiqué du bois; une grande partie de la propriété détruite était couverte par l'assurance, en sorte que tout sera probablement bientôt reconstruit. La "mine de Bruce" n'est pas exploitée pour le moment, mais la compagnie des mines du Haut-Canada, par l'entremise de M.M. Taylor et Cie., de Londres, Angleterre, fait exploiter les mines de Wellington, en vertu d'un bail de la compagnie des mines de Montréal, en payant un droit de régal de 5 0/0.

Cette compagnie emploie environ 400 hommes, et la population dans le voisinage des mines, et qui en dépend, s'élève à 1,400 âmes.

Les usines de fonte ne fonctionnent pas, ayant été brûlées il y a quelques années, et n'ayant pas été reconstruites. Le minerai de cuivre est érasé par un mécanisme puissant, et est ensuite mis dans des "évier de puddlage" et lavé à l'eau. en sorte que lorsqu'il est expédié—car il est envoyé directement des mines à Swansea en Angleterre.—il contient en iron 20 pour cent de cuivre et vaut \$50 le tonneau.

Cette compagnie est dans un état très-prospère, et l'année dernière, 1863, (après toutes les dépenses payées), elle a divisé \$60,000 de profit entre les actionnaires. L'exportation de minerai de cuivre qu'elle a faite l'année dernière s'est élevée à 4,032 tonneaux, dont la valeur était de \$270,791. La valeur des importations aux mines de Bruce en 1863 a été de \$52,355.

La valeur du minerai de cuivre expédié en Angleterre, pour les six mois expirés le	
30 juin dernier, a été de.....	\$68,840
do pour le mois de juillet dernier, de.....	93,082

et les administrateurs n'ont dit qu'avant la clôture de la navigation cette année ils espéraient en expédier pour une valeur de \$300,000 à 400,000 de plus.

Comme cette compagnie n'est que locataire de ses mines, et que ses baux expirent dans trois et huit ans, l'on craignait que les mines ne fussent abandonnées à l'expiration des baux, et de cette manière la place serait redevenue un pays sauvage et inhabité; mais heureusement la compagnie a acheté toutes les mines de Bruce (au prix de £25,000 sterling, dit-on) avec l'intention de les exploiter le printemps prochain, en sorte que nous pouvons espérer voir la population se tripler dans quelques années, et le commerce du port augmenter considérablement.

Le nombre des bateaux à vapeur et voiliers Anglais et étrangers qui sont venus à ce port et sont partis l'année dernière a été de 116; depuis lors une ligne de navires de première classe, appartenant à Cunningham Fins, de Laverpool, a été placée sur la route de Liverpool aux Mines de Bruce, les navires arrêtent avec du fret en différents endroits, lorsqu'ils

montent aux mines, et une fois arrivés là ils sont chargés de minerai de cuivre qui s'en va directement en Angleterre.

Il y a grand besoin d'une succursale de mandats d'argent sur la poste, surtout pour la commodité des mineurs qui envoient de l'argent à leurs parents en Angleterre.

Il y a aux mines trois ou quatre magistrats qui sont très-respectés; mais ce dont on a grand besoin, c'est une prison. S'il se commet quelque crime ou quelque infraction à la loi, qui rende nécessaire l'incarcération du coupable, même temporairement, il n'y a pas de prison dans le district, excepté les deux doujons du Sault Ste. Marie, qui se trouvent à 45 milles des Mines de Bruce; et comme il n'y a aucun moyen de transport régulier, l'envoi d'un prisonnier au Sault est très-dispendieux, et dans beaucoup de cas les coupables ne sont pas punis à cause de cela.

Il existe aux mines une bonne école qui est bien fréquentée; il y a aussi une église protestante et une catholique, dont les congrégations sont nombreuses. Il y a trois ou quatre magasins, qui font de bonnes affaires, et un grand et bon hôtel.

La compagnie des mines a fait un arrangement avec un hôtelier et les marchands, par lequel il ne sera permis à personne autre d'ouvrir un hôtel ou un magasin, d'ici à quelques années, et la compagnie peut accorder ce monopole, parce que ses emplacements de mines couvrent tout le terrain dans le voisinage des mines.

#### L'ILE ST. JOSEPH,

Située vis-à-vis les mines de Bruce, à environ six milles de distance, et à 8 milles de l'entrée de la rivière Ste. Marie, est une grande île fertile, d'environ 20 milles de longueur, de l'est à l'ouest, et de 15 milles de largeur, elle est en partie couverte de gros arbres forestiers. On voit encore les ruines de l'ancien fort Anglais qui commandait la rivière Ste. Marie.

Les colons de cette île trouvent un bon marché pour leurs produits aux mines de Bruce, et l'île serait très-prospère s'il n'existait pas un grand mécontentement parmi les colons parce que leurs réclamations ne sont pas réglées. Ce sont tous des *squatters*. Deux commissions ont été nommées par le gouvernement, à différentes époques, pour s'enquérir de ces réclamations; mais la première n'a jamais rien fait, paraît-il, et la seconde, composée de M. Wilson et Salter, a examiné tous les lots en 1860, et fait un rapport détaillé au département des terres de la couronne, mais je ne sais pas ce qui a été fait à la suite de ce rapport.

Il y a une assez grande quantité de terre défrichée et d'assez bonne terre sur l'île, et les gens seraient prospères, heureux et contents s'ils pouvaient obtenir leurs lettres-patentes; mais ils sont mécontents pour les raisons que je viens de mentionner, et quelques-uns partent pour les Etats-Unis en conséquence, parce qu'ils disent qu'ils ne veulent pas continuer à bâtir des maisons et à faire des améliorations sur des terres dont leurs familles ne jouiront peut-être pas.

#### Cas de Joseph Dollar.

Cet homme est un colon très-industrieux qui a beaucoup travaillé, et qui est établi comme *squatter* sur un lot situé à quelques milles en bas des mines de Bruce, tout près des terres arpentées du canton de Lefroy. Il occupe ce lot depuis 15 ans, et a fait de grandes et coûteuses améliorations, mais il se trouve dans la même position que les colons de l'île St. Joseph. Le terrain n'est pas arpenté et a été octroyé en 1846 à un nommé Starnes comme emplacement de mine, de 2 milles par 5, et a été confisqué par l'ordre en conseil, les six mois d'avis étant expirés.

#### LA RIVIÈRE THESSALON,

A 12 milles à l'est des mines de Bruce, et à 60 milles du Sault, est une belle rivière bordée de bonnes terres; mais il n'y avait que quatre colons qui paraissaient très-pauvres. Ils sont sur une réserve de sauvages cédée à la couronne, mais *non arpentée*. La terre pourrait être vendue si elle était arpentée, l'agent des terres ayant reçu plusieurs demandes. Le département des sauvages était sous l'impression qu'il y avait du beau bois d'orme sur cette rivière, mais je n'en ai ni vu ni entendu parler par les colons.

## MISSISSAGUA,

Est un poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, à 33 milles de la rivière Thessalon, et à 90 du Sault, situé sur un bras de la rivière Mississagua. C'est une magnifique station, où tout est propre et en ordre, comme c'est invariablement le cas dans tous les postes de la compagnie de la Baie d'Hudson. Le seul commerce qui se fasse ici est entre les sauvages et la compagnie. Il y a un colon, nommé Sayers, *squatter*, qui est en possession depuis longtemps. Le terrain n'est pas arpenté ici. Cependant le canton de Thompson est à trois ou quatre milles.

*Le Moulin à Scie de Salvoil,*

Est à 5 milles à l'est de Mississagua, sur des terres non arpentées. Ce moulin est maintenant arrêté, le propriétaire ayant eu une difficulté avec la compagnie des mines de Montréal, entre les mains de laquelle il se trouve maintenant, et, comme toutes les autres propriétés sur les lacs, à part les mines de Bruce, il ne produit rien.

*Le moulin de Lauzon,*

Est à environ 10 milles à l'est de Mississagua.

Ce moulin a été construit par un Canadien-Français du nom d'Alfred Lauzon. Il est là depuis trois ans, a construit un excellent moulin à scie, ainsi qu'un quai et un chemin à lisses de 300 à 400 pieds de long, pour charger son bois; il a aussi construit six maisons pour lui et ses hommes, et une digue. Il tire son pouvoir d'eau d'un lac situé à un quart de mille en arrière de son moulin, long d'un mille et large d'un demi-mille; au coin nord-ouest de ce lac, il y a un petit portage qui conduit à un autre lac de 4 milles de long et d'un mille de large, et tous deux sont pleins de poisson; il a aussi construit une glissoire qui part du Petit-Lac pour amener son bois au moulin. Toute la place respire l'activité et la prospérité, et il y a un bon approvisionnement de bois tout alentour, et un pouvoir d'eau inépuisable. Il a fréquemment demandé, lui-même et par l'entremise de M. Wilson, la permission d'acheter, ainsi qu'une licence de coupe de bois, mais jusqu'ici il n'a pu réussir. Comme de raison, c'est un *squatter*, et le terrain n'est pas arpenté. Comme beaucoup d'autres ici, il prend ce qui lui convient, mais il tient un compte du bois qu'il coupe. Il me dit qu'il fait assez bien, et qu'il a dépensé \$3,000 en argent depuis qu'il est rendu là, et il désire vivement obtenir des lettres-patentes.

## LA CLOCHE,

À 45 milles à l'est du moulin de Lauzon, et à 144 milles à l'est du Sault Ste. Marie, est un autre poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, immédiatement en face du canton de Salter, et est sous les soins de M. Peter Bell. Le terrain n'est pas arpenté. Il n'y a pas de colons, et tout le commerce se fait avec les sauvages. M. Bell se plaint beaucoup que les trafiquants donnent des boissons aux sauvages. Il n'y a pas de magistrat dans un rayon de 50 à 100 milles, et il y en aurait bien besoin. M. Bell fait un magistrat très utile et très-intelligent.

## LE PETIT COURANT,

On Waie-bidgi-waug, est à 12 milles de La Cloche, sur la rive nord de la Grande Manitouline. Le cours de la rivière est fort étroit ici, le courant a une vitesse de cinq à six milles à l'heure, et les vents s'y font fortement sentir. C'est le point de repère de tous les navires qui montent la rive nord du lac Huron, et les bateaux-à-vapeur y prennent généralement du bois. À l'exception du maître d'école, M. Burkit, et de M. John Dupont, qui tient un magasin, la population est toute composée de sauvages ou de Métis. L'établissement est misérable, et les pauvres sauvages auront beaucoup à souffrir l'hiver prochain, parce que le feu a détruit le gibier dans tout le pays, et que les sauvages comptent en grande partie là-dessus pour vivre, ainsi que leurs petites récoltes de patates, de fèves et de pois. Il n'y a ni hôtel ni logement d'aucune sorte pour les voyageurs. Il paraît y avoir eu un assez bon défrichement autrefois autour du village, si on peut l'appeler ainsi; mais le terrain est maintenant négligé, et il y pousse une seconde venue de bois. M. Burkit me dit que la moyenne des enfants qui fréquentent son école est de 20 environ; il se

plaint aussi amèrement de ce que les sauvages obtiennent de la boisson des bâtimens des commerçans et des bateaux-à-vapeur, et alors ils deviennent absolument furieux, et la vie de personne n'est en sûreté. Il n'y a aucune chapelle, ni aucun magistrat. M. Burkit ferait un excellent magistrat, c'est un homme de 50 ans, très-exemplaire et dont on fait de grands éloges. La malle destinée à Manitowanning, où demeure le surintendant des sauvages, devrait être laissée ici, au lieu de l'être à Killarney, à 25 milles plus bas.

Il devrait aussi y avoir un douanier ici, pour les raisons que j'ai déjà données dans mon rapport.

A venir ju qu'à il y a cinq ou six ans, la compagnie de la Baie d'Hudson avait un poste ici, elle avait construit un grand quai et un magasin et la place était rangée et tranquille ; la compagnie donnait de l'emploi aux sauvages et aux Métis, en les occupant à couper du bois de corde et à l'entasser sur le quai, puis elle vendait ce bois aux bateaux-à-vapeur à un profit de 1s. 3d. par corde. La place était alors prospère, comme on peut le voir par l'état parlant, et les sauvages travaillaient et prenaient des habitudes d'industrie, ou du moins obtenaient beaucoup de confort pour eux et leurs familles. La compagnie, me disant, avait affirmé une vingtaine d'acres de terre pour 20 ans ; mais il y a six ou sept ans, le département des sauvages a cru qu'il était sage de chasser la compagnie de l'île, et elle l'a quittée plutôt que d'avoir des difficultés ; la conséquence en a été que les sauvages sont revenus à leurs habitudes de chasse, de pêche, et de paresse ; le magasin fut fermé et tomba en ruines, il reste à peine un madrier sur le quai, et les bateaux-à-vapeur qui y arrêtent éprouvent beaucoup de difficultés à obtenir du bois. M. John Poupont ayant dernièrement loué le magasin et le quai, tels qu'ils sont, il est très-probable qu'il s'en suivra un meilleur état de choses.

#### MANITOWANNING,

A 30 milles du Petit Courant, est admirablement situé à la tête du Détroit d'Heyward. C'est ici où réside l'agent du département des sauvages, ainsi que le ministre anglican et un médecin. Je regrette d'avoir à faire un triste rapport de la localité. En premier lieu entre les années 1839 et 1844, le gouvernement a dépensé plus de \$30,000 ici, à construire une quarantaine de maisons pour les sauvages, un grand magasin en charpente, un moulin à scie, quatre grandes maisons pour l'agent, le ministre anglican, le médecin, et le maître d'école, ainsi que des boutiques de forgeron, de menuisiers et de tonnelier, il a aussi été construit une grande église anglaise, dans l'espoir qu'un grand nombre de sauvages pourraient y être réunis et civilisés jusqu'à un certain point. L'on peut résumer le résultat de toutes ces dépenses en disant qu'aujourd'hui il n'y a pas de magasin, pas d'école, ni de maître d'école, et depuis plusieurs mois pas de ministre d'aucune dénomination. Il y a une bonne église anglaise, mais lorsqu'il y a un pasteur, la congrégation ne dépasse pas 20 personnes en moyenne,—et tout ce qui reste des maisons des sauvages sont les cheminées. Il a existé un bon quai, mais il n'en reste aucun vestige ; le pays a été dévasté par l'incendie tout alentour, et tout annonce la ruine et la misère.

On m'a dit que les deux tiers des sauvages qui sont là aujourd'hui professent la religion catholique, et qu'ils avaient demandé, par l'entremise de leur prêtre, un local pour y faire leurs services religieux, mais qu'ils n'avaient rien obtenu jusqu'ici.

#### WIKWÉMIKONG.

Est aussi sur la grande île Manitouline, à 25 milles de Manitowanning par eau, mais à six milles seulement en traversant une langue de terre. Le village est sous les soins et la surveillance des Pères Jésuites, et offre un contraste frappant avec Manitowanning. Il n'a reçu aucune aide du gouvernement pour activer ses progrès. Il contient une population de plus de 600 âmes, tous Indiens et Métis, et environ 150 maisons, outre les granges, écuries et autres bâtimens ; le village est rangé, propre et tranquille ; la prospérité paraît régner partout, et la population paraît être heureuse et contente. Il y a une magnifique église en pierre et un beau presbytère, construits entièrement par les sauvages eux-mêmes, ainsi qu'un couvent pour les besoins de l'éducation, il y a deux maisons d'école, l'une pour les garçons et l'autre pour les filles, cinq instituteurs, et environ 80 élèves dans chaque école. Ils reçoivent \$240 par année du gouvernement, pour le soutien de leurs écoles ; ils ont aussi un moulin à scie, et parmi eux des cordonniers, des maçons, des tonneliers, des forgerons, etc.

Le pays a aussi été brûlé ici, mais grâces aux efforts des prêtres et des habitants, ils ont réussi à sauver une partie de leurs récoltes, et ils ont de bonnes pêcheries tout auprès.

On se plaint, ici aussi, que les traficants donnent de la boisson aux sauvages.

Les prêtres, ici aussi, enseignent l'agriculture à leurs ouailles, et l'aspect de la place dénote la prospérité et le contentement.

La population totale de l'île peut être portée à 1200 dont 1000 catholiques, 100 protestants et 100 payens.

D'après ce que j'ai vu moi-même, et d'après ce que m'ont dit des personnes à qui je puis me fier, je suis bien convaincu que l'on se fait une idée très fautive de la valeur de la grande île Manitouline. Il ne s'y trouve aucune quantité de bois de valeur, et de fait il n'y a que du bois de corde assez inférieur; elle ne contient pas moins de 17 lacs, qui couvrent un tiers de l'île, et sur les deux autres tiers, il n'y a pas plus d'un sixième de bonne terre arable; le reste est une masse de rochers et marécages. Des personnes m'ont dit que les sauvages avaient coutume de faire un demi-million de livres de sucre d'érable par année, et que les terres doivent être bonnes là où l'érable croît si bien. Mon expérience m'a appris que l'érable pousse même dans les terrains sablonneux et qu'il pousse très-bien sur un sol rocheux couvert de six pouces de gravier, ce qui est le cas sur l'île Manitouline.

On me dit aussi que, dans les cinq cantons qui ont été arpentés l'hiver dernier sur l'île, on peut à peine trouver un pôteau, tout ayant été brûlé, en sorte que ces arpentages sont inutiles; mais je ne erois pas que si toute l'île était arpentée et offerte en vente, on en pourrait retirer assez pour payer les frais d'arpentage, à moins qu'elle ne soit achetée par des personnes qui ne l'auraient jamais vue.

#### KILLARNEY.

Ou She-ba-wa-nah-ning ('voici un chenal') est admirablement situé sur la terre ferme, à 25 milles de Wikwemikong, et entouré de tous côtés par des montagnes, sur la rive nord d'un chenal étroit d'un demi mille de long, et très-profond. Il y a un bon quai pour les bateaux à vapeur, une église catholique, un magasin, 12 ou 13 maisons, et une population d'environ 75 âmes, tous Indiens et Métis, à l'exception de trois ou quatre; ils vivent principalement de pêche et de chasse; l'agriculture est négligée, excepté en ce qui regarde les petits carrés de légumes et de patates, et le foin de prairie pour les animaux. Chaque maison a une vache et une couple de cochons, et il y a une couple de chevaux dans le village.

Le village a une apparence de propreté et d'ordre. On se plaint beaucoup, ici aussi, du whiskey donné aux sauvages, et bien qu'il y ait deux magistrats, ils n'ont pas encore pu arrêter ce trafic, tant il est fait secrètement. Il devrait y avoir une prison ici ou au Petit Courant. On peut dire que tout le village est composé de *squatters*, et les habitants désirent vivement que le village soit arpenté et que chaenn ait son lot marqué, ce qui sauverait beaucoup de trouble pour plus tard.

On devrait faire de Killarney un sous-port d'entrée, car il y arrête un grand nombre de vaisseaux, et c'est la première place que l'on touche dans le Port Frane.

*Note des distances parcourues en chaloupe découverte, pour obtenir les renseignements donnés :—*

Du Sault Ste. Marie aux Mines de Bruce.....	45 milles.
A l'île St. Joseph.....	10 "
A la rivière Thessalon.....	24 "
A Mississagua.....	25 "
A La Cloche.....	54 "
Au Petit Courant.....	12 "
A Manitowanning.....	30 "
A Wikwemikong.....	25 "
A Killarney.....	25 "
	<hr/>
	250 "
Retour au Sault.....	250 "
	<hr/>
	500 "
	<hr/>

## RIVE NORD DU LAC SUPERIEUR.

A mon retour au Sault Ste. Marie, j'appris que le vapeur *Algoma* ne devait remonter le lac Supérieur qu'au voyage suivant, et comme la saison était alors trop avancée pour se risquer en chaloupe jusqu'au Fort William, je dus me résigner à attendre et m'occuper à recueillir les renseignements utiles que je pourrais obtenir à propos du Sault Ste. Marie et de ses environs. Partant donc au voyage suivant, après être resté dans la Baie de Waïska pendant 55 heures sur l'*Algoma*, à cause d'une violente tempête qui régnait sur le lac, nous arrivâmes enfin à Michipicoton, à 150 milles du point de départ; c'est le premier point de repère, du bateau, et de fait le premier endroit civilisé sur notre rive. En arrivant là, à part un havre magnifique et un paysage splendide, il n'y a rien à voir que le poste de la Cie de la Baie d'Hudson, où tout est propre et en ordre comme d'ordinaire. Le Fort Caribou, de la Baie d'Hudson, est à 300 milles de ce poste, et a été atteint en canot en six jours. Les affaires qui se font à ce poste sont entre la compagnie et les sauvages, et toutes les marchandises sont entrées au Sault Ste. Marie, il n'y a pas d'officier de douane ici, et je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'en avoir un.

M. Colin Rankin, l'agent de la compagnie, est une personne très-respectable et est fortement recommandé par le Col. Prince et autres personnes pour être magistrat; il est très-désirable qu'il y en ait un ici, ainsi qu'une prison.

En partant d'ici, nous nous dirigeâmes vers l'île Michipicoton, à environ 45 milles de distance, afin d'y débarquer un mineur, mais nous ne pûmes le faire à cause de la brume, et par conséquent je ne pus visiter l'île ni les mines; mais j'appris qu'il n'y avait que 10 ou 12 hommes qui travaillaient à ces dernières, en sorte qu'il ne s'y fait pas grand'chose. L'île a environ 16 milles par 6, et est couverte d'épinette, de sapin, de mérisier, de frêne et d'érable, mais le bois n'est pas de grande valeur, excepté comme bois de corde; il y a plusieurs lacs sur l'île, remplis de truite de ruisseau, et la baie est pleine de truite saumonée et de poisson blanc. D'un autre côté, on croit que l'île contient de précieux dépôts de minerais—argent, cuivre et plomb,—et la compagnie des mines de Québec y possède une location.

Nous arrivâmes au Fort William le lendemain. Ce fort est situé à l'embouchure de la rivière Kaministiquia. En conséquence d'un barrage ou d'une batture qui se trouve à l'entrée de la rivière, nous fûmes obligés de jeter l'ancre à environ un mille du fort ou poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, et les effets, etc., à débarquer, durent être transportés dans de grandes chaloupes et un bac.

Un M. Wallbridge, de Détroit, a ouvert une mine à une dizaine de milles en amont de la rivière, et on dit qu'il réussit bien. Je n'ai pas pu visiter la mine, parce que le vapeur n'est resté que deux heures au Fort William. Je fus aussi informé que l'on venait de découvrir deux ou trois locations de cuivre et de plomb dans les environs.

Si le barrage ou la batture dont j'ai parlé était enlevé, ce qui pourrait être fait pour \$10,000 au moyen d'un enroulement, les bateaux à vapeur pourraient remonter la rivière sur une distance de dix milles; et si M. Wallbridge réussit dans son exploitation, ce qui paraît très-probable, deux transbordements de minerais sur une distance de dix milles seront un grand inconvénient.

Les Pères Jésuites ont aussi une mission très-prospère ici, à une couple de milles au-dessus du fort, de l'autre côté de la rivière. Il y a une bonne église et 50 ou 60 maisons, principalement occupées par des sauvages et des métis, qui sont au nombre de 300 âmes, et une école fréquentée par une trentaine d'élèves. Il y a aussi un prêtre résident. L'heureuse influence des Pères Jésuites, le long des rives du lac Supérieur, est admise par tous les visiteurs non-préjugés; les pauvres sauvages, souvent dégradés, sont instruits par eux dans les arts agricoles et industriels, qui tendent à élever l'espèce humaine dans tous les pays.

Il est venu au Fort William six ou huit vapeurs ou autres vaisseaux Américains cet été, mais comme il n'y a pas d'officier de douane au fort, je n'ai pu me procurer un rapport de ce qui y avait été apporté ou expédié. Je crois qu'il serait bon d'y placer un douanier, car cet endroit est maintenant très-fréquenté.

Il n'y a pas de magistrat ici, non plus que de prison, et il en faudrait. On recommande fortement M. John McIntyre, agent de la compagnie, comme étant une personne très-capable de remplir cette charge. Il est maintenant offert une récompense par le gouvernement pour l'arrestation d'un meurtrier, un sauvage, qui rôde autour du fort et qui

se moque de la loi depuis plus d'un an. Il y serait très-probablement arrêté, mais il n'y a pas de magistrat pour l'incarcérer, ni de place pour l'emprisonner, plus près que le Sault Ste. Marie, à 300 milles de distance.

La compagnie de la Baie d'Hudson possède ici une grande ferme sur laquelle elle récolte de l'avoine, de l'orge et toute espèce de légumes, et il n'y a aucun doute que l'on pourrait aussi récolter du blé. Le poisson est très-abondant dans la rivière et dans la Baie, et M. McIntyre me dit qu'il a été pris 30 quarts de poisson blanc d'un seul coup de seine, tout près du Fort William.

A notre retour vers le Sault, nous essayâmes de nouveau de tenter à l'île Michipicoton, mais cela fut impossible, et par conséquent il fallut ramener le minerai au Sault Ste. Marie, d'où il était parti.

Je regrette d'être obligé de donner un aussi pauvre rapport de notre côté du lac Supérieur, mais là où il n'y a presque rien que la forêt vierge, il n'y a guère matière à rapport. Je me trompe peut-être en disant qu'il n'y a presque rien que la forêt-vierge, car l'on admet partout que notre rive nord est aussi riche en minerais que la rive sud, sinon plus riche.

Mais lorsque nous voyons la Compagnie des Mines de Montréal posséder pas moins de 16 emplacements de mines, sur le lac Supérieur, ou 160 milles de territoire, le tout accordé par lettres-patentes, bien que les lignes de front seules soient tirées, sans une seule ligne latérale et sans qu'un seul homme y travaille, cela ne présage rien de bon et empêche les explorateurs de s'y aventurer, car, après avoir dépensé beaucoup de temps, de travail et d'argent, s'ils trouvent un emplacement, il y a dix chances contre une qu'elle est enclavée dans un des emplacements de deux milles par cinq de la Compagnie des Mines de Montréal.

Je transcris ici un extrait du *Mining Journal* de Portage Lake, en date du 10 septembre 1864, qui indique jusqu'à un certain point l'opinion de la rive sud sur celle du nord.

EXTRAIT DU MINING JOURNAL DE PORTAGE LAKE, MICHIGAN, 10 SEPT. 1864.

*Affaires des Mines Canadiennes.*

“ Qu'il existe des dépôts de minéraux très-riches et très-considérables sur la rive nord ou Canadienne du lac Supérieur, est un fait bien admis de tous ceux qui connaissent le pays; et beaucoup en auraient profité, si le gouvernement Canadien n'eût pas mis tant d'entraves sur leur chemin que ce serait perdre son temps que d'essayer de les surmonter.

“ Le premier grand obstacle a été l'établissement de monopoles, presque semblables à celui de la compagnie de la baie d'Hudson, et le paiement d'un droit de régle sur chaque livre de minerai, d'après l'estimation d'officiers publics. En outre, le gouvernement a été extrêmement lent à faire faire les arpentages nécessaires, et bien que le droit de régle ait été aboli, il est cependant absolument impossible d'acheter une étendue de terre à cause de l'absence de bornes descriptives.

“ D'après les renseignements obtenus de personnes de position et d'expérience, nous croyons qu'il existe de l'argent et du cuivre sur le territoire Canadien, dans des formations semblables à celles de notre région, qui ont été si productives et incontestablement rémunératives. Nous sommes depuis longtemps de cette opinion, et en face du rapport de Sir William Logan au parlement Canadien, dans lequel il décrit fidèlement et scientifiquement les richesses métallifères du district Canadien du lac Supérieur, il est étonnant que nos voisins aient montré si peu d'activité à développer les ressources de leur pays.

“ A ce sujet, nous pouvons mentionner le nom de C. W. Starnes, écuyer, de Montréal, qui, nous dit-on, a visité, avec D. S. Ogden, écuyer, et l'Hon. E. H. Thompson, de New-York toute la chaîne de mines depuis les montagnes du Pore-Epie jusqu'au Havre de Cuivre, et pris des notes détaillées sur les principales mines, sur leur exploitation, etc., dans le but de soumettre le sujet au parlement à sa prochaine session. Nous espérons que les opinions de ces messieurs auront l'effet d'apporter un changement radical dans l'exploitation des mines Canadiennes, et surtout de faire terminer les arpentages par le gouvernement.

“ Comme les choses sont aujourd'hui, c'est gaspiller son temps et son argent que d'essayer de faire des exploitations sur ce côté du lac, car on ne reçoit au département des terres de la couronne, à Québec, que l'une ou l'autre de ces deux réponses : ou que le terrain appartient à la compagnie des mines de Montréal, ou qu'il n'est pas arpenté. Que le gouvernement apporte un changement à cet état de choses, et des milliers d'individus chercheront à faire des placements là où il n'y en a qu'un seul aujourd'hui.”

Je puis mentionner qu'il y a deux cantons, près du Fort William, dont les terres sont arpentées et offertes à 20 cts. l'acre, mais il n'y a personne, excepté à Québec, qui puisse donner d'autres renseignements à ce sujet. Quelques uns des lots ont été pris, et si M. Wilson, au Sault, en avait les plans, il n'y a pas de doute que tous les lots seraient promptement pris et défrichés.

#### RIVE SUD OU AMÉRICAINNE DU LAC SUPÉRIEUR.

Je vais maintenant donner (et je dois dire que je le fais à contre-cœur) un rapport de ce que j'ai vu sur la rive sud ou américaine du lac Supérieur. Je dis à contre-cœur, parce que la comparaison est pénible.

Le Village Américain du “ Soo ” est situé tout en face de notre village du Sault Ste. Marie, et est le chef-lieu du comté de Chippewa, dans le Michigan. Il contient une population d'environ 1,200 âmes, et est à 330 milles du Détroit, et à 15 milles du pied du Lac Supérieur, à la latitude nord 45°31'. Les rapides en cet endroit ont une pente ascendante de 18 pied sur une distance d'un mille. Le village contient deux églises protestantes et une catholique, deux hôtels et 10 ou 15 magasins, et des ouvriers de tous métiers. Le Fort Brady, qui est un ancien poste militaire des États-Unis, est situé à l'extrémité du village, et commande la rivière Ste. Marie et l'approche de l'embouchure du canal au-dessus.

#### Canal à navires de Ste. Marie.

Ce canal, qui relie la navigation du Lac Supérieur avec les lacs d'en bas, a un mille et 304 pieds de longueur.

Il a été construit en 1853-4-5, et a été terminé en 1855, en moins de deux ans après qu'il eût été commencé, et a coûté environ un million de piastres; cependant, il n'a pas été payé un seul sou par le gouvernement, mais le congrès a donné 750,000 acres de terre à l'état du Michigan pour aider à sa construction. Les entrepreneurs acceptèrent les terres, en s'obligeant à terminer le canal dans l'espace de deux ans,—ce qu'ils firent en effet. Il était employé de 1,200 à 1,600 hommes à ces travaux sur les lieux, à part ceux qui travaillaient aux carrières. Une grande partie de la pierre fut apportée des carrières qui se trouvent sur la réserve des sauvages près d'Amherstburg, H.-C. Les terres furent choisies par des agents nommés par le gouverneur du Michigan, à mesure que les travaux avançaient, comme suit :—

Dans la région ferrugineuse du lac Supérieur.....	39,000 acres.
do cuprifère do .....	147,000 “
Dans la péninsule inférieure.....	564,000 “
	<hr/>
	750,000

La longueur du canal est d'un mille et 304 pieds; sa largeur au haut des berges, de 115 pieds, au niveau de l'eau, de 100 pieds, et au fond, de 64 pieds. Sa profondeur est de 12 pieds.

Les murs en talus des berges ont 4000 pieds de longueur.

La largeur des écluses est de 70 pieds en haut, et de 61½ pieds au fond.

Les murs d'écluse ont 25 pieds de hauteur et 10 pieds d'épaisseur au fond.

La chute des écluses supérieures est de 8 pieds, et celle des écluses inférieures est de 10 pieds, total d'éclusage, 18 pieds.

Le quai inférieur a 180 pieds de longueur et 20 pieds de largeur,—le quai supérieur a 17 pieds de hauteur, celui d'en bas, 24½ pieds.

Il y avait aussi des portes de caisson en haut et en bas qui servaient à vider le canal, mais elles ne répondaient pas à leur but, et elles furent enlevées et remplacées par des portes d'écluse de garde.

Il a été employé 103,437 lbs., de fer battu dans les portes, 33,000 lbs., de fonte, et 8,000 pieds de chêne.

Les péages imposés sur le canal sont perçus par l'état, ne sont que nominaux et sont destinés à couvrir les dépenses nécessaires et les frais de réparation.

Les péages sont de 6c. par tonneau enregistré de toute espèce de bâtiments, et il n'est rien imposé sur les cargaisons.

Le premier bateau à vapeur qui ait traversé le canal dans toute son étendue a été l'*Illinois*, de 927 tonneaux, le 18 juin 1855.

La moyenne de la saison de navigation est de 6½ mois, et commence quelquefois au 18 avril pour ne se terminer qu'au 30 novembre.

Je vous transmets les rapports du surintendant du canal pour les années 1862 et 1863, dans lesquels on trouve de précieux renseignements sur le commerce du canal et du lac Supérieur. Comme ces rapports sont parfaitement clairs et complets par eux-mêmes, il est inutile pour moi de les accompagner d'aucune remarque. Je me contenterai d'attirer votre attention sur le tableau B, qui donne le nombre total des navires à voiles et à vapeur qui ont passé dans le canal en 1863.

	No.	Tonneaux.
Navires à voiles.....	952	307,142
Vapeurs à aubes.....	176	129,179
Vapeurs à hélice.....	129	71,113
	<u>1257</u>	<u>507,434</u>

Je puis ajouter que l'un de ces vapeurs était Anglais.

M. Brown, le complaisant surintendant, me dit aussi que le trafic de cette année dépasserait celui de 1863.

La région des mines de cuivre de la rive sud est divisée en trois districts, savoir : Ontonagon, Pointe Keweenaw, et Lac du Portage. Depuis 1845, époque à laquelle on commença de s'occuper des mines de cuivre, il a été formé environ 150 compagnies de mines en vertu de la loi générale du Michigan.

Plus de 8 millions de piastres ont été employés en explorations et en améliorations minières.

Les mines du Minnesota et de Cliff ont déclaré et payé plus de deux millions de piastres en dividendes depuis le commencement de l'exploitation de ces mines.

Jusqu'en 1860, tout le cuivre des mines du lac Supérieur était fondu à Détroit, Cleveland et Boston, mais depuis cette époque, de grandes usines de fonte ont été établies au lac du Portage, L. S., et une certaine quantité de minerai a été envoyée à Liverpool pour y être fondue.

Le tableau suivant montre le total des exportations de cuivre et de fer du lac Supérieur de 1845 à 1863. et on le trouvera intéressant :—

#### Cuivre.

	Tons.	lbs.	Valeur.
Expédié en 1845.....	.....	1300	\$ 290
do do 1846.....	29	.....	2,615
do do 1847.....	239	.....	107,550
do do 1848.....	516	.....	206,400
do do 1849.....	750	.....	301,200
do do 1850.....	640	.....	266,000
do do 1851.....	872	.....	348,800
do do 1852.....	887	.....	300,450
do do 1853.....	1452	.....	508,200
do do 1854.....	2300	.....	805,000

	Tons.	lbs.	Valueur.
Expédié en 1855 .....	3196	.....	1,437,000
do do 1856.....	5726	.....	2,100,000
do do 1857.....	5759	.....	2,015,650
do do 1858.....	5896	.....	1,610,000
do do 1859.....	6041	.....	1,932,000
do do 1860.....	8614	.....	2,520,000
do do 1861.....	10337	.....	3,180,000
do do 1862.....	10000	.....	1,000,000
do do 1863.....	10044	.....	4,000,000

*Minéral de fer et fer en gueuse.*

	Minéral.	Ton.	Fer.	Ton.	Valueur.
Expédié en 1855 .....	1447	.....	\$	14,470	
do do 1856.....	11597	.....		92,776	
do do 1857.....	26184	.....		209,472	
do do 1858.....	31035	1627		249,269	
do do 1859.....	65679	7258		575,521	
do do 1860.....	116998	5660		736,490	
do do 1861.....	45430	7970		110,460	
do do 1862.....	115721	8590		981,976	
do do 1863.....	181567	6681		1,100,000	

Le premier point que l'on touche, et qui mérite une mention particulière, après avoir quitté le Sault, sur la rive sud, est Marquette, à 180 milles de distance. C'est le chef-lieu du comté de Marquette, dans le Michigan, et un sons port d'entrée, situé sur la baie de Marquette, avec un havre sûr et commode. C'est le seul endroit sur le lac Supérieur où l'on ait ouvert des mines de fer. La ville contient environ 2,500 habitants, a un palais de justice et une prison, cinq églises protestantes et une catholique, six hôtels, dont deux de première classe, deux imprimeries, et de 30 à 40 magasins. Tout y respire la prospérité. Les mines de fer sont de 12 à 18 milles en arrière de la ville sur une crête élevée connue sous le nom de Montagne de Fer. Un chemin de fer conduit de Marquette à la mine du lac Supérieur, éloignée de 18 milles, ce qui permet de transporter facilement le minéral jusqu'aux navires sur lesquels il est chargé, et l'on a arrangé les choses de manière que les chars sont vidés directement, sans avarie, dans la cale des navires, ce qui économise une immense somme de travail. Il y a plusieurs hauts-fourneaux dans les environs, ainsi que des usines de fer en gueuse, de fonte de chemins de fer, de roues de char, etc., qui donnent de l'emploi à 6,000 hommes. Cette industrie du fer seule emploie plus de 100 navires à voiles, à part les bateaux à hélice. De grands bateaux-à-vapeur arrivent et partent presque tous les jours pour Détroit, Milwaukee et Chicago, transportent du fret et de nombreux voyageurs; il y a tant de navires employés à ce commerce de fer et de cuivre que les marchands et traficans de la rive sud font venir leurs marchandises et provisions presque pour rien, ces navires étant trop heureux de prendre ce fret pour éviter le trouble de charger et décharger du lest, et de fait on a vu plusieurs fois des navires payer le privilège de prendre un chargement de farine et de sel. L'on calcule que l'expédition du minéral et du fer de Marquette sera, cette année, de plus de 200,000 tonneaux.

On dit que la qualité du fer du lac Supérieur est meilleure que celle d'aucun autre fer du monde. L'analyse suivante, faite par le professeur Johnson, donne la force par pouce carré, en livre, des différens fer :

Salisbury, Conn.....	58,000
Suédois, (meilleur).....	58,134
Câble anglais.....	59,105
Centre Co. (Penn.).....	76,069
Fer commun Anglais et Américain.....	30,000
Lac Supérieur.....	89,582

Il y a assez de minerai sur les deux rives du lac Supérieur pour fournir le monde de fer. Il paraît s'ouvrir une nouvelle ère dans la construction des navires, dans laquelle le fer remplacera le bois, et avec la quantité exigée pour les chemins de fer, il n'est pas facile de calculer à quelle chiffre atteindra la demande,—pour ne rien dire de l'élan qu'un pareil trafic devra donner à notre marine marchande et à nos canaux.

Les points importants que je visitai ensuite sont les villes de Houghton et Hancock, sur le lac du Portage, à 80 milles au-dessus de Marquette; Houghton est à 14 milles de l'entrée du Portage, sur le lac Supérieur. Le havre est protégé par des collines qui l'entourent des deux côtés. Cette ville a été établie en 1854, et contient aujourd'hui une prison et un palais de justice, trois églises protestantes et une catholique, plusieurs hôtels secondaires et maisons de pension—un hôtel, le "Douglas House," égal à n'importe quel hôtel du Canada,—une trentaine de magasins et entrepôts, deux moulins à scie mus par la vapeur, des brasseries, etc; la population est portée à 3,000 âmes, et est principalement employée aux exploitations des mines et du bois.

Hancock est immédiatement en face, sur le côté nord du lac, qui n'a ici qu'environ un huitième de mille de largeur; un petit bateau à vapeur voyage entre les deux endroits toutes les cinq ou dix minutes, et l'on dit qu'il fait un profit de \$300 par semaine; le prix de la traversée est de 5 centins. La ville a été tracée en 1858, et elle contient aujourd'hui de 4 à 5,000 habitants, y compris ceux qui travaillent dans les mines des environs, sa fondation et sa prospérité subites tenant aux riches dépôts de cuivre natif dont cette partie du pays abonde. Le site de la ville est la pente d'un coteau qui s'élève à 500 pieds au-dessus du lac du Portage, où se trouve l'ouverture des mines. Il y a ici deux églises protestantes et une catholique, cinq hôtels—Mason House étant un hôtel de première classe,—plusieurs magasins, un moulin à scie et tonnellerie à vapeur, des fonderies, de grands moulins à étamper, et une grande usine pour la fonte du minerai. On me dit qu'il s'y fond 12 tonneaux de cuivre pur par jour, et qu'il s'y écrase 14,000 tonneaux de minerai par jour. Il y a dans les environs immédiats huit mines en exploitation active,—les mines de Quiney, Hancock, Pewabic et Franklin, sur la rive nord, et celles de l'Île Royale, de Huron et du Portage, sur la rive sud, sont les principales. L'une de ces mines a déclaré et payé, l'année dernière, un dividende de 100 centins par \$1 à ses actionnaires, c'est-à-dire qu'ils reçurent en dividende toute leur mise de fonds.

L'heureuse exploitation de ces mines, au moyen de mécanisme très-améliorés dans les usines de fonte, donne un emploi profitable à des milliers de mineurs et de journaliers, ce qui fait de cette localité le grand marché au cuivre de la région, le cuivre pur étant expédié sur les marchés de l'est pendant la navigation. De fait, après avoir visité Houghton et Hancock, on peut dire que l'on a vu les mines de cuivre du lac Supérieur, et certainement dans leur état le plus prospère.

#### ONTONAGON,

À 86 milles à l'ouest du lac du Portage, et à 336 milles du Sault, est situé à l'embouchure, beaucoup d'eau pour les grands navires, et une grande jetée et un brise-lame. La ville contient deux églises protestantes et une catholique, environ 5,000 habitants, deux moulins à vapeurs, etc; il y a ici aussi des mines de cuivre très productives, et le minerai se trouve à 12 ou à 15 milles du débarcadère; on trouve de l'argent mêlé au minerai de cuivre, qui abonde en masses considérables. Un bon chemin planchéié conduit d'Ontonagon aux mines, environ 14 milles, et un petit bateau à vapeur voyage aussi sur la rivière Ontonagon entre la ville et les mines.

La population, y compris les environs des mines, est de 6,000 âmes.

#### SUPERIOR CITY,

##### Minnesota,

Contient de 1,200 à 1,500 habitants, et est située sur la Baie de Superior, à l'extrémité ouest du lac, près de l'embouchure de la Rivière St. Louis. Il y a deux églises, deux hôtels, et 10 ou 15 magasins et voûtes; une petite rivière, la Vemadji, traverse la ville. L'on dit qu'aucun endroit du lac Supérieur ne possède d'aussi grands avantages commer-

ciaux que cette ville, son avenir est grossi au-delà de toute expression, à cause des importantes lignes de chemins de fer qui se termineront certainement ici, comme celui des chûtes de St. Antoine et des Rapides de Sauk, sur le Haut Mississippi, etc., etc.

#### FOND DU-LAC,

Comté de St. Louis, Minnesota, est située sur la rivière St. Louis, à 20 milles de l'endroit où elle se jette dans le lac Supérieur. De grands navires remontent jusqu'ici, à moins de quatre milles des chûtes de St. Louis, qui ont une pente de 60 pieds et qui forment un magnifique pouvoir d'eau. L'on tire ici beaucoup de pierre et d'ardoise pour la construction, et les minerais de fer et de cuivre abondent aussi dans les environs. Cette ville deviendra, sous peu de temps, un endroit important pour le commerce et les manufactures.

#### L'ILE ROYALE,

Appartenant aux Etats-Unis, a 45 milles de longueur du nord-est au sud-ouest, et de 8 à 12 milles de largeur, c'est une île riche et importante, qui abonde en cuivre et autres minéraux, et en pierres précieuses. Le havre principal et le seul établissement de l'île est situé à la Baie de Siskiwit, sur la rive Est, à environ 50 milles de distance du Havre de l'Aigle, sur la terre ferme, dans le Michigan. Toute cette île a été explorée et prise cette année, pour l'exploitation du cuivre, la pêche est excellente tout autour de l'île. L'île Royale n'est pas éloignée de plus de 25 à 30 milles du Fort William.

Le tableau suivant des routes et distances de Superior City et de Fond-du-Lac aux points importants de l'ouest peut n'être pas sans intérêt :—

#### *De Fond-du-Lac à St. Paul, Minn.*

A Pokagama (Portage) .....	76 milles.
Aux Chûtes de Ste. Croix (canot) .....	40 "
Moulin de Marine (bateau à vapeur) .....	19 "
A Still Water ( do ) .....	11 "
A St. Paul (diligence) .....	18 "
	163 milles.

La distance de Superior City à St. Cloud ou Sauk Rapids, par la route du chemin de fer projeté, est de 120 milles, et de St. Cloud à St. Paul, 76 milles—196 milles.

#### *De Superior City à Pembina, Minn.,—étant la ligne frontière de l'Etablissement de la Rivière-Rouge.*

A Crow Wing .....	80 milles.
A Otter Tail Lake (Lac de la Queue de Louvre) .....	70 "
A la Rivière au Riz .....	74 "
A la Rivière des Côteaux de Sable .....	70 "
A la Grande Fourche (Rivière-Rouge) .....	40 "
A Pembina ... ..	80 "
	415 milles.

De St. Paul à Pembina par Crow Wing, il y a 164 milles.

Après nous avoir ainsi fait un rapport aussi exact possible de l'état des affaires sur la rive sud ou des Etats-Unis du lac Supérieur, et en regardant au contraste de la grande prospérité qui existe d'un côté et de la solitude de l'autre, la question se présente naturellement à l'esprit : Que peut-on faire pour faire progresser la rive nord autant que la rive sud ?

A part ce que j'ai déjà indiqué, je suggérerais ce qui suit :—

Que l'on fasse immédiatement arpenter toutes les terres non-arpentées qui bordent les lacs Huron et Supérieur,—disons à une profondeur de six milles,—qu'on les divise en

cantons de six milles carrés, et là où il y a des terres propres à l'agriculture qu'on les subdivise en sections, mais pour le reste qu'on ne tire que les lignes de contour ;

Que l'on abolisse toute distinction entre les terres minérales et agricoles ;

Que l'on fixe un prix uniforme pour toutes, n'excédant pas 20 centins l'acre.—Tout ce pays pourrait être arpenté comme je le propose pour 7 centins l'acre, et je crois que tout le monde admettra que le pays retirera beaucoup plus de profits en vendant les terres à 20 centins,—ce qui ferait ouvrir les mines et attirerait la population—qu'en voulant les vendre à \$1 l'acre, en forçant les gens à faire les arpentages eux-mêmes. Je crois que l'on a calculé que chaque homme, femme et enfant dans le pays vaut \$30 par année, c'est-à-dire qu'il faut cela en moyenne pour leur entretien ; en conséquence, une famille de 10 personnes qui viendrait s'établir dans le pays dépenserait \$300 par année, et cela serait certainement plus avantageux pour le pays que la différence que l'on pourrait obtenir en vendant les terres \$1 plutôt que 20 centins l'acre ;

Que l'on fasse préparer des cartes lithographiées, et qu'on les répande dans la province, à Boston et à New-York, et le long de la rive sud du lac Supérieur, indiquant les lots qui sont pris et ceux qui sont à vendre ;

Que les lots soient vendus aux agences sur les lacs Huron et Supérieur, et n'obligez pas les explorateurs ou les agriculteurs à descendre à Québec.

Que les cartes et les rapports de Sir William Logan soient aussi publiés et répandus en petit nombre, et l'on pourra en vendre assez pour couvrir les frais.

Ce qui précède a été fait par le gouvernement des E. U. sur la rive sud, et le résultat en a été que chaque acre de terre a été pris, les mines ont été ouvertes, et tout y est florissant, tandis que de notre côté nous n'avons qu'un désert.

On peut dire que le gouvernement des E. U. a reçu \$1.25 par acre de terre ; c'est vrai, mais ce prix a été le premier et le seul après que les terres eurent été arpentées, tandis que nos terres arpentées sont sur le marché pour 20 cents l'acre,—et c'est une maxime reçue qu'il est facile d'abaisser un prix, mais qu'il est difficile de l'augmenter sans faire de tort.

J'ai eu de nombreuses conversations avec des personnes fortement engagées dans les exploitations minières de la rive sud, et toutes m'ont dit :—

“Ouvrez votre pays comme nous l'avons fait par des cartes d'arpentage, des agences, etc., et avant dix ans vous aurez de votre côté une population aussi nombreuse que la nôtre. Nous ne manquons pas de capital, nous savons que votre rive est aussi riche que la nôtre en minéraux, et nous sommes prêts et désireux d'y aller, mais il faut que vous enleviez la barrière qui existe aujourd'hui. Il nous paraît inconséquent, ajoutaient ces personnes, qu'au Fort William, à 300 milles en remontant le lac, et sur différents points du lac Huron, vous offriez des terres arpentées pour 20 cents l'acre, tandis que pour des terres non arpentées qui y sont adjacentes, vous demandiez \$1 l'acre, en faisant faire les arpentages par les acquéreurs ; et, si nous comprenons bien, les règlements nous obligent de prendre 400 acres, lorsque 40 suffiraient à nos besoins.”

Je recommanderais aussi respectueusement que l'acte des pêcheries (qui a causé tant de trouble dans cette région) ne s'applique plus ici, excepté en ce qui regarde la prise au filet de la truite de ruisseau dans les rivières qui se jettent dans les lacs (la rivière Ste. Marie exceptée) ; qu'on le laisse aussi en force à l'égard des débris de poisson que l'on jette dans les rivières, et qui détruisent les autres poissons ; et qu'on ouvre nos pêcheries aux Américains, pourvu qu'ils fassent la même chose pour nous, mais non autrement. Une grande partie de la population du district d'Alzouma ne vit que de poisson, et surtout les Sauvages et les Métis, et il vaudrait peut-être mieux dans ce cas qu'il n'y eût pas de restriction dans le droit de pêche. Toute la population est opposée à ce qu'il y ait un “inspecteur de pêche,” parce qu'on le regarde comme inutile et seulement propre à causer du trouble ; le peuple et les magistrats disent qu'ils veilleront eux-mêmes à ce que la loi soit respectée, en autant qu'il sera nécessaire pour la conservation du poisson.

Ayant compris que l'on était généralement sous l'impression que le climat du Sault Ste. Marie n'était pas favorable aux travaux agricoles et horticoles, j'ai cru bon d'apporter avec moi une boîte contenant des échantillons de patates, ehoux, navets, pois, betteraves, mangel-wurtzel, melons, cerfeuil, persil, orge, avoine, blé de printemps et d'automne, qui tous auraient pu figurer honorablement aux expositions.

J'ai placé la boîte à la disposition du bureau de l'agriculture pour inspection, afin qu'il en soit fait une mention officielle dans le rapport annuel du département.

Je me permettrai aussi d'attirer ici votre attention sur ce que je erois être un oubli dans la rédaction du bill d'accise, en ce qui regarde le district d'Algoma. On récolte de l'orge magnifique dans ce district, et l'on pensait qu'il pourrait y être utilisé par l'établissement d'une brasserie ou d'une distillerie ; mais en consultant l'aete d'accise, l'on croit qu'une brasserie ou une distillerie y serait sujette aux mêmes droits d'accise que dans les autres parties de la province. Cela nuirait au port franc, car les gens ne pourraient fabriquer leur bière ou leur whiskey sans payer un droit d'accise, tandis que les étrangers pourraient en envoyer dans le port franc et retirer la remise des droits.

La population de tout le district d'Algoma peut être portée à 7,000 âmes, en y comprenant les Sauvages ; et la population de la rive sud du lac Supérieur seule peut être évaluée à environ 35,000 âmes.

J'ai eompris qu'en faisant un rapport sur le fonctionnement du port franc du Sault Ste. Marie et sur le commerce de cette partie de la province, j'avais à remplir un devoir bien différent de celui que j'aurais eu si j'avais inspceté le port franc de Gaspé, pour la raison que Gaspé est représenté dans les deux branches de la législature, qu'il jouit des institutions municipales, et qu'il possède un grand et ancien commeree, tandis que le Sault Ste. Marie, ou plutôt le district d'Algoma, n'a aucun de ces avantages. J'ai donc cru de mon devoir, par votre entremise, de mettre le gouvernement en possession de tous les renseignements que j'ai pu obtenir et que j'ai cru avantageux au district d'Algoma et à la province en général.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
 Votre très-obéissant serviteur,  
 (Signé,) C. E. ANDERSON.

R. S. M. BOUCHETTE, Ecr.,  
 Commissaires des douanes et d'accise,  
 Québec.

## APPENDICE.

### *Discours du chef PÉQUCHIN-INE, à la rivière du Jardin.*

“ Tu diras au Gouverneur-Général de notre part que nous sommes pauvres, très-pauvres, et obligés d'aller pêcher un poisson pour faire notre repas, que beaucoup d'entre nous sont vieux et incapables de travailler, qu'il y a un grand nombre d'années (en 1850) M. Robinson fut envoyé vers nous par le Gouverneur, que nous fimes un traité avec lui, et lui cédâmes une grande partie de nos terres. M. Robinson nous promit que les terres seraient arpentées et vendues, et qu'au bout d'un an chacun de nous recevrait \$1 en argent, et que le reste de l'argent serait placé à intérêt pour nous. Jusqu'ici les terres n'ont pas encore été arpentées, et nous n'avons jamais reçu les \$1 que M. Robinson nous avait promis ; nous n'avons reçu qu'une piastre chaque par année, comme rente annuelle.

“ Il y a sept ou huit ans, M. Pennefather est venu au milieu de nous, aussi envoyé par le Gouverneur-Général, pour faire un traité et obtenir encore des terres. Il nous promit que les terres seraient immédiatement arpentées et vendues, et que sur la cession faite sur la Baie de Batchewana, chaque sauvage aurait le privilège d'acheter un lot de 80 aeres pour sa famille, au prix de mise en vente ; que ceux qui voudraient partir de la Baie de Batchewana pour venir s'établir à la rivière du Jardin auraient chacun un lot de 40 aeres, et qu'il leur serait donné des titres d'occupation, et qu'avant l'expiration de trois années, nous aurions \$3,000 en argent à diviser entre nous tout d'une fois. Nous avons cru M. Pennefather et lui cédâmes encore de nos terres, mais pas une seule de ses promesses n'a été remplie jusqu'à ce jour, et lorsque nous avons appris ton arrivée ici ce matin, nous étions contents et nous pensions que tu nous apportais l'argent ; mais au

lieu de cela tu veux avoir encore des terres, bien qu'aucune des promesses de M. Robinson et de M. Pennefather n'ait été tenue. Dis à notre Grand-Père que nous ne céderons plus de terre avant que les promesses qui nous ont été faites aient été exécutées."

Mon attention a été attirée plusieurs fois, durant mon voyage, sur la route tracée pour l'hiver depuis Outaouais jusqu'au Fort William, dans laquelle il y a un vide, savoir, depuis la rivière des Espagnols jusqu'à Parry Sound, sur la Baie Géorgienne. Si cet espace était arpenté et jalonné, la chaîne serait alors complète entre Outaouais et le Fort William.

J'ai l'honneur de vous transmettre la carte de Disturnell de la région des lacs, de la vallée du St. Laurent et du pays environnant ; aussi, les cartes de 1863 du département des terres de la couronne, d'une partie des rives nord des lacs Huron et Supérieur, qui pourront être utiles pour consultation.

(Signé,)

C. E. ANDERSON.

10 octobre 1864.

P. F. du S. Ste. M., No. 1.—ETAT COMPARATIF des importations au port franc  
du Sault Ste. Marie.

	1861.		1862.	
	Quantité.	Valeur. \$	Quantité.	Valeur. \$
Eau-de-vie ..... Galls.	344	916	511	549
Genièvre ..... do	143	129	448	199
Rhum ..... do	9758	2132	49	68
Whiskey ..... do			7702	2188
Café ..... do				
Mélasse ..... do	214	92	163	78
Sucre, raffiné..... Lbs.	5237	382	6001	542
do autre..... do	28596	2395	37786	2295
Thé ..... do	8748	4648	6339	3406
Tabac, manufacturé..... do	3560	955	1264	556
Savon ..... do	7103	410	3035	185
Liquueur de malt..... Galls.	1042	297	5476	1228
Hardes ..... do		2227		4037
Manufactures de coton..... do		5719		6675
do lainage..... do		25118		22146
do cuir..... do		708		877
Ferronnerie..... do		2672		5432
Articles de goût..... do				
do de bois..... do		1298		1442
Chandelles..... do		6017		7726
Autres..... do		26189		22833
Marchandises libres..... do				
		\$92740		90420
1860.....		\$64,421		
Droit, s'il eût été perçu.....		\$16056		12905

P. F. du S. Ste. M., No. 2.—SOMMAIRE du commerce étranger et indigène au  
port franc du Sault Ste. Marie.

	Importations	Exportations
	\$	\$
Valeur du commerce avec les ports étrangers, en 1861.....	92704	235516
do do do en 1862.....	90420	305858
Diminution en 1862.....	2284	
Augmentation en 1862.....		70342
Valeur du commerce avec les ports canadiens, en 1861.....	39179	95
do do do en 1862.....	41743	74
Diminution en 1862.....		21
Augmentation en 1862.....	2564	
Valeur du commerce avec les ports étrangers, en 1861.....	92704	235516
do do do canadiens, en 1861.....	39179	95
Commerce total en 1861.....	131883	235611
Valeur du commerce avec les ports étrangers, en 1862.....	90420	305858
do do do canadiens, en 1862.....	41743	74
Commerce total en 1862.....	132163	305932
Augmentation totale du commerce en 1862 sur 1861.....	280	70321

franc

eur.

8  
49  
09  
56  
88

.....  
78  
12  
95  
06  
56  
85  
28  
37  
75  
46  
77  
32

.....  
42  
26  
33

.....  
120

.....  
905

ne au

.....  
rtations

.....  
\$  
35516  
05858

.....  
70342

.....  
95  
74

.....  
21

.....  
235516  
95

.....  
235611

.....  
305858  
74

.....  
305932

.....  
70321

