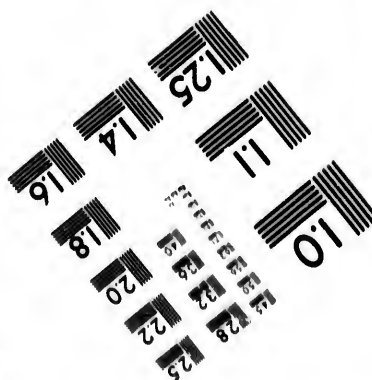
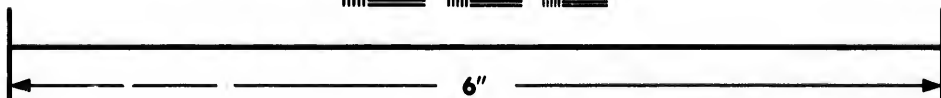
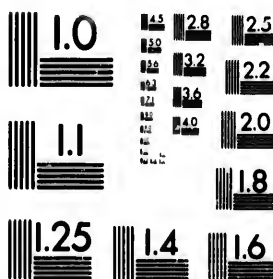


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4303

15 28
18 25
20 22
18
5

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

11
10
71

© 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.

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

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

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

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input 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:

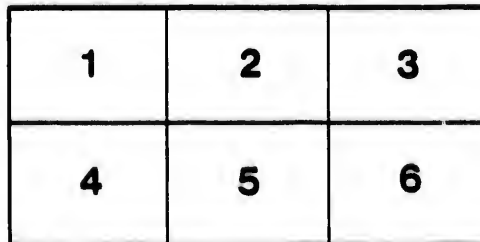
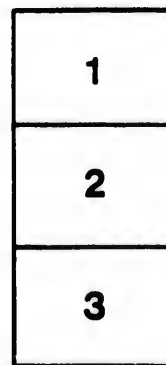
Seminary of Quebec
Library

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

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

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

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



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

Séminaire de Québec
Bibliothèque

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

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

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

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

ails
du
odifier
une
page

trata
o
elure.
à

RAPPORT
DES
TRAVAUX DE COLONISATION

L'ANNEE 1855.



PAR
BOUTILLIER, ECUYER,
IMPRIMEUR DES ACTES.

IMPRIME PAR ORDRE DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

TORONTO:

IMPRIME PAR JOHN LOVELL, COSE DES BONS TONGES ET MELINDA.

1856.

T

209 Colonisation No 2

RAPPORT

DES

TRAVAUX DE COLONISATION

DE

L'ANNEE 1855,

PAR

T. BOUTILLIER, ÉCUYER,

INSPECTEUR DES AGENCES.

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

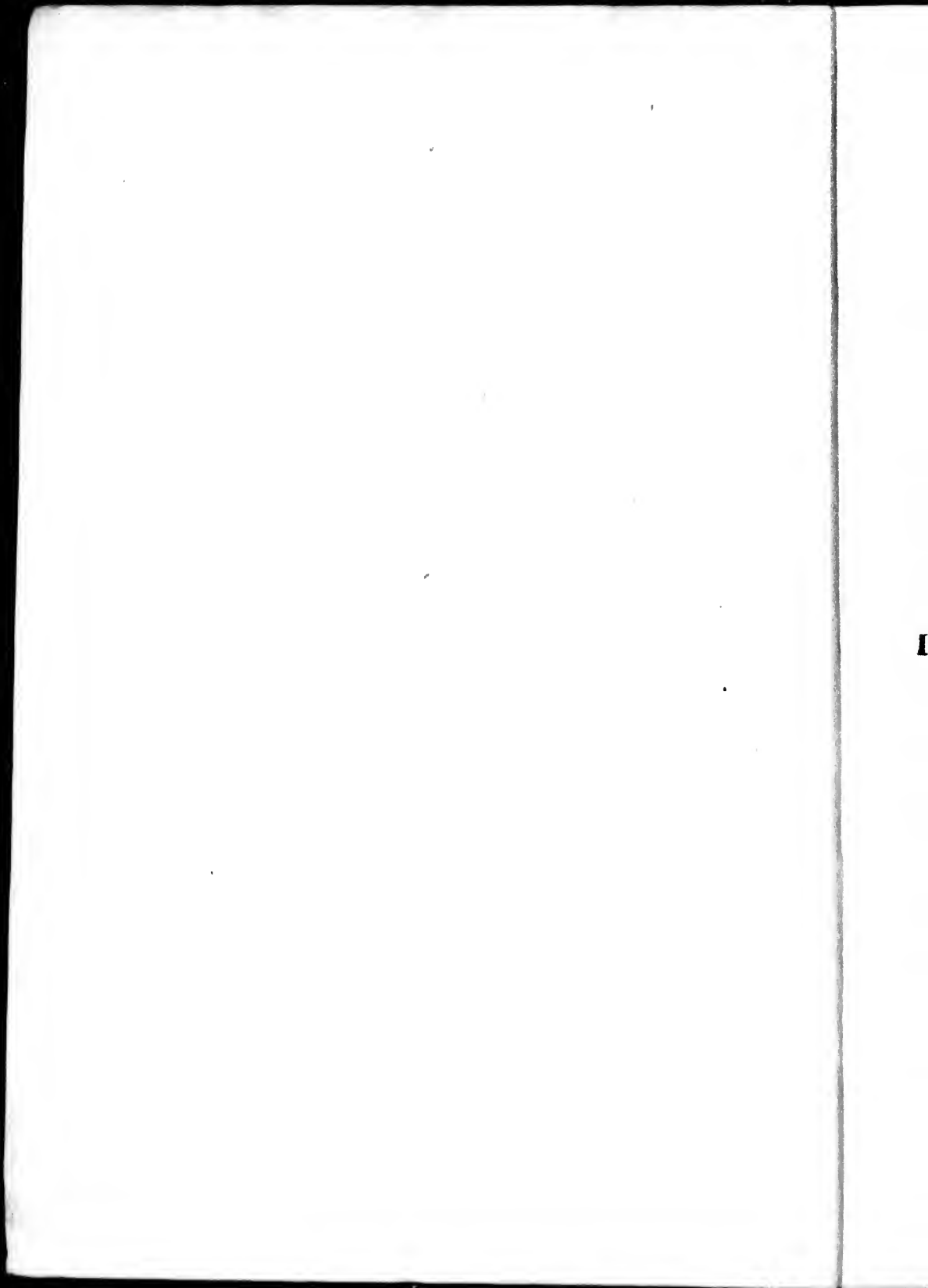


IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.



TORONTO:

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, COIN DES RUES YONGE ET MELINDA.
1856.



É T A T

**Des sommes reçues et payées par T. Boutillier, inspecteur
des agences, depuis le 25 février 1855, au 22 février
1856.**

DT.

T. BOUTILLIER, Inspecteur des agences,

		£	s.	d.
1855.				
Février 26	Par une somme de £6353 10s. 7d., balance restant en dépôt, suivant reddition de compte du 25 février 1855, savoir : Dans la banque du Haut-Canada à Québec. £2689 6 9 Dans la banque du peuple à Montréal .. 3664 3 10	6353	10	7
" "	Par une somme de £119 4s. 10d., déposée à la banque du Haut-Canada, à Québec, par Alexis Cayer, conducteur, étant la balance restée entre ses mains, lors de la suspension des travaux l'automne dernier ..	119	4	10
Mars 20	Par une somme de £97, déposée à la banque du peuple, à Montréal, par Andrew Boa, conducteur, étant la balance restée entre ses mains, lors de la suspension des travaux l'automne dernier ..	97	0	0
Août 29	Par un warrant pour la somme de £1500 reçue du département par J. F. Bradshaw, directeur de la banque du Haut-Canada, de laquelle somme il a été déposé, dans la banque du Haut-Canada, à Québec .. £750 0 0 Dito dans la banque du peuple .. 750 0 0	1500	0	0
Septembre 29	Par une traite, No. 1260, sur Montréal, pour la somme de £200, reçue par J. F. Bradshaw, étant le montant d'un warrant reçu par lui du département, laquelle somme a été déposée à la banque du peuple, à Montréal ..	200	0	0
Octobre 7	Par une traite reçue du département pour la somme de £2000, accordée sur un ordre en conseil du 4 octobre, de laquelle somme il a été déposé, dans la banque du peuple .. £1000 0 0 Dito du Haut-Canada, Québec .. 1000 0 0	2000	0	0
" 29	Par une traite de £8 12s. 9½d., payée à Chs. Frs. Dionne, conducteur, sur Antoine Monfet, ex-conducteur, étant la balance restée entre ses mains, lors de la suspension des travaux l'automne dernier ..	8	12	9½
" 30	Par une traite de £4 6s. 6d., payée à Antoine Talbot, conducteur, sur Ls. Blanchet, ex-conducteur, étant la balance restée entre ses mains, lors de la suspension des travaux l'automne dernier ..	4	6	6
1856.				
Janvier 8	Par intérêts de 3 par cent payés par la banque du peuple sur dépôts, comme suit : Du 1er au 31 mai 1855 .. £34 3 2 Du 5 juin au 29 octobre 1855 .. 29 19 6	64	2	8
" 10	Par une traite de £2000, No. 9623, sur la banque du Haut-Canada, à Montréal, reçue de J. Ridout et dont le montant a été déposé, comme suit : Banque du Haut-Canada, à Québec .. £1500 0 0 Do do Montréal .. 250 0 0 Do peuple, do .. 250 0 0	2000	0	0
12	Par une somme de £50 8s. 2½d. déposée à la banque du peuple, étant la balance restée entre les mains de B. Garneau et J. T. Lebel, conducteurs, lors de la suspension des travaux en décembre dernier ..	50	8	2½
" "	Par une somme de £12 10s., déposée à la banque du peuple, étant la balance restée entre les mains de J. E. Côté et H. A. Watier, conducteurs, lors de la suspension des travaux en décembre dernier ..	12	10	0
	Montant porté	£ 12409	15	7

en compte avec le département des terres

Cr.

d.
7
10
0
0
0
9½
6
8
0
2½
0
7

	1855.			£	s.	d.
	Février, 23	Par 1 chèque de	£2 10s. à T. Corriveau, conducteur,	2	10	0
	Mars, 13	" 1	" £126 ls. 11d., J. B. Poupore, conducteur, ..	126	1	11
	"	" 5	" £10 chaque, P. N. Pacaud	50	0	0
	" 14	" 1	" £51 17s. 9d., T. Wilson	51	17	0
	"	" 3	" £25 chaque, J. Verrette	75	0	0
	" 22	" 1	" £72 0s. 2d., T. Wilson	72	0	2
	Avril, 6	" 1	" £8 5s. 5d., T. Corriveau	8	5	5
	" 9	" 1	" £38 19s. 9½d., B. Garneau	38	19	9½
	" 26	" 4	" £25 chaque, P. N. Pacaud	100	0	0
	Mai, 1	" 2	" £25 chaque, J. B. Lepage	50	0	0
	" 12	" 1	" £12 8s. 1½d., J. B. Lepage	12	8	1½
	" 18	" 4	" 2 £30 chaque, 1 £33 5s. 3d. et 1 de £6 14s. 9d., P. N. Pacaud conducteur	100	0	0
	Juin, 6	" 2	" £20 chaque, P. N. Pacaud	40	0	0
	" 8	" 1	" £150, T. Fortin et B. Cimon	150	0	0
	" 14	" 4	" £25 chaque, Andrew Boa	100	0	0
	" 21	" 6	" 5 £25 chaque et 1 £23 3s. 4d., P. N. Pacaud conducteur.	148	3	4
	" 25	" 2	" 1 £20 et l'autre £20 6s. 3d. à F. L. Poudrier, conducteur, ..	40	6	3
	Juillet, 3	" 2	" £75 chaque, Jos. Verrette, conducteur	150	0	0
	" 8	" 2	" £75 chaque, Alexis Cayer	150	0	0
	" 17	" 4	" £25 chaque, L. E. Laroque	100	0	0
	" 19	" 2	" 1 £50 et 1 £47, Andrew Boa, conducteur	97	0	0
	" 21	" 4	" £50 chaque, J. B. Lepage et J. G. Lespérance, conducteurs.	200	0	0
	"	" 2	" £100 chaque, G. H. Beaulieu, conducteur.	200	0	0
	" 26	" 4	" 3 £20 et 1 £10, F. L. Poudrier	70	0	0
	Août 8	" 2	" £25 chaque, Jos. Roy	50	0	0
	" 10	" 1	" £25, F. L. Poudrier	25	0	0
	" 15	" 3	" £25 chaque, Jos. Roy	75	0	0
	" 16	" 1	" £25, Jos. Roy	25	0	0
	" 18	" 1	" £48 19s. 3d., à T. Wilson	48	19	3
	" 21	" 3	" £25 chaque John Cullen	75	0	0
	" 22	" 1	" £50 L. Désaulnier	50	0	0
	" 23	" 2	" £50 chaque, Jos. Princo	100	0	0
	"	" 1	" £250 Révérend N. S. Hébert	250	0	0
	"	" 3	" £50 chaque, Révérend A. L. Mailloux	150	0	0
	" 24	" 1	" £50, Révérend O. Paradis	50	0	0
	"	" 1	" £75, A. Cayer	75	0	0
	" 28	" 2	" £25 chaque L. E. Laroque	50	0	0
	" 29	" 3	" 2 £50 et 1 £25, Jos. Roy	125	0	0
	"	" 2	" £12 10s. chaque, Pierre Dagneault	25	0	0
	"	" 3	" £25 chaque, N. Boucher	75	0	0
	" 30	" 1	" £37 10s., J. A. Leprohon	37	10	0
	" 31	" 2	" £25 chaque, P. Skelley	50	0	0
	"	" 1	" £20, W. Hume	20	0	0
	Sept. 1	" 1	" £300, B. Garneau et J. T. LeBel	300	0	0
	"	" 1	" £100, J. E. Côté et H. A. Watier	100	0	0
	" 3	" 1	" £50, Révérend O. Paradis	50	0	0
	"	" 1	" £10, P. Dagneault	10	0	0
	"	" 1	" £25, Israel Price	25	0	0
	" 5	" 2	" 1 £50 et 1 £25, A. Talbot	75	0	0
	" 8	" 1	" £50, T. Corrigan	50	0	0
	" 10	" 1	" £50, C. F. Dionne	50	0	0
	"	" 6	" £25, P. N. Pacaud	150	0	0
	" 11	" 1	" £200, J. B. Poupore	200	0	0
			Montant porté,	£ 4499	2	0

Dr.

T. BOUTILLIER, inspecteur des agences,

1855.	Montant rapporté	£	12409	15	7
Février 11.....	Par une somme de £60, reçue du département et déposée à la banque du Haut-Canada, à Québec, pour rembourser au fonds de colonisation, une somme de £40, payée à D. S. Ballantyne et une autre somme de £20, payée à John G. Fair, pour explorations		60	0	0
" 19.....	Par une somme de £33 10s. 3d., déposée à la banque du Haut-Canada, à Québec, le 8 janvier, par Alexis Cayer, conducteur, étant la balance restée entre ses mains lors de la suspension des travaux l'automne dernier		33	10	3
Montant porté		£	12503	5	10

en compte avec le département des terres.

Cr.

1855.		Montant rapporté,	£	4499	2	0
Sept. 11 ..	Par 1 chèque de	£75, Jos. Verrette, conducteur ..		75	0	0
"	" 6 "	£25 chaque, D. Phillips conducteur ..		150	0	0
"	" 2 "	£25 chaque, C. P. de Champlain " ..		50	0	0
" 14 ..	" 2 "	£25 chaque, F. R. Blanchard " ..		50	0	0
" 17 ..	" 1 "	£50, L. Lesaulnier " ..		50	0	0
" 18 ..	" 1 "	£50, Révérend O. Paradis " ..		50	0	0
"	" 1 "	£250, Révérend M. Kerrigan " ..		50	0	0
"	" 1 "	£25, à John Dillon " ..		25	0	0
"	" 1 "	£40, J. B. Coulombe et E. Arcand " ..		40	0	0
" 19 ..	" 1 "	£17 Os. 1½d., F. L. Poudrier " ..		17	0	1½
"	" 1 "	Révérend Ed. Richard " ..		50	0	0
" 20 ..	" 2 "	£50 chaque, P. N. Pacaud " ..		100	0	0
" 24 ..	" 1 "	£150, Ls. Labrecque " ..		150	0	0
" 25 ..	" 1 "	£50, Révérend A. L. Mailloux " ..		50	0	0
"	" 1 "	£25, Révérend O. Paradis " ..		25	0	0
"	" 2 "	1 £19 10s., 1 £18, John Cullen " ..		37	10	0
" 27 ..	" 1 "	£250, B. Garneau et J. T. LeBel " ..		250	0	0
"	" 1 "	£150, J. B. Coulombe et E. Arcand " ..		150	0	0
" 29 ..	" 1 "	£50, Révérend O. Paradis " ..		50	0	0
Octob. 2 ..	" 1 "	£35, P. Dagneault " ..		35	0	0
" 3 ..	" 1 "	£25, F. R. Blanchard " ..		25	0	0
"	" 1 "	£35, N. Boucher " ..		35	0	0
" 4 ..	" 3 "	2 £50 et 1 £46 17s. 2d., G. H. Beaulieu " ..		146	17	2
"	" 3 "	£50 chaque, Jos. Roy " ..		150	0	0
"	" 1 "	£40, P. C. Rivard " ..		40	0	0
" 6 ..	" 1 "	£50, L. E. Laroque " ..		50	0	0
"	" 2 "	£50 chaque, A. Verreault " ..		100	0	0
" 8 ..	" 1 "	£40, Ant. Talbot " ..		40	0	0
"	" 1 "	£35, C. F. Dionne " ..		35	0	0
" 10 ..	" 4 "	£50 chaque, P. N. Pacaud et J. B. Delisle conducteurs.		200	0	0
"	" 2 "	£25 chaque, C. P. de Champlain, conduct.		50	0	0
" 11 ..	" 4 "	£25 chaque, D. Phillips " ..		100	0	0
"	" 1 "	£25, Révérend O. Paradis " ..		25	0	0
"	" 1 "	£50, Jos. Savard " ..		50	0	0
"	" 2 "	£30 chaque, Luc Gélinas " ..		60	0	0
"	" 1 "	£75, Ed. Robitaille " ..		75	0	0
" 12 ..	" 1 "	£30 à P. Dagneault " ..		30	0	0
"	" 1 "	£50, A. Jetté " ..		50	0	0
" 13 ..	" 1 "	£35, Andrew Boa " ..		35	0	0
"	" 1 "	£30, Révérend M. Kerrigan " ..		30	0	0
" 16 ..	" 1 "	£25, Peter Skelly " ..		25	0	0
"	" 1 "	£25, P. C. Rivard " ..		25	0	0
"	" 1 "	£75, E. Arcand " ..		75	0	0
" 19 ..	" 1 "	£50, Jos. Prince " ..		50	0	0
"	" 1 "	£40, D. S. Ballantyne, explorateur..		40	0	0
" 23 ..	" 1 "	£40, N. Boucher, conducteur, ..		40	0	0
"	" 1 "	£50, T. Corrigan " ..		50	0	0
" 24 ..	" 1 "	£25, F. R. Blanchard " ..		25	0	0
"	" 5 "	£50 chaque, P. N. Pacaud, conducteur ..		250	0	0
" 26 ..	" 1 "	£25 4s. 7d., Jos. Roy " ..		25	4	7
" 27 ..	" 1 "	£25, John Dillon " ..		25	0	0
"	" 1 "	£25, Peter Skelly " ..		25	0	0
" 29 ..	" 1 "	£14 13s., C. F. Dionne " ..		14	13	0
" 30 ..	" 1 "	£175, B. Garneau et J. T. LeBell " ..		175	0	0
"	" 1 "	£75, J. E. Côté et H. A. Watier, par B. Garneau		75	0	0
"	" 5 "	£10, Ls Labrecque et Ed. Leureux, conduc- teurs.		50	0	0
"	" 1 "	£85, Ant. Talbot, conducteur.		85	0	0
		Montant porté	£	8915	6	10½

Dr.

T. BOUTILLIER, inspecteur des agences,

1856.

Montant rapporté... ..

£

12503

5

10

Montant porté

£

12503

5

10

en c

Octo

Nov.

Déc.

Janv

en compte avec le département des terres.

Cr.

		Montant rapporté..	£	8315	6	10½
1855.						
Octob. 31	Par 1 chèque de	£63 19s.	J. B. Coulombe, conducteur	63	19	0
"	" 2	£50	chaque, Ls. Arcand, conducteur.	100	0	0
"	" 1	£75	A. Cayer	75	0	0
Nov. 3	" 2	£25	chaque, Duncan McCallum, conducteur	50	0	0
"	" 5	£10	chaque, D. Phillips	50	0	0
"	" 1	£30	Révérénd Ed. Richard	30	0	0
" 6	" 3	2 £50 et 1 £25	C. P. de Champlain	125	0	0
"	" 1	£50	Ed. Robitaille	50	0	0
" 7	" 6	£50	chaque, P. N. Pacand	300	0	0
" 8	" 1	£75	Hugh Gorman	75	0	0
"	" 1	£20	Israel Rice	20	0	0
" 10	" 1	£24 2s. 6d.	Jos. Prince	24	2	6
"	" 1	£56	Révérénd N. T. Hébert	56	0	0
"	" 1	£50	Ed. Robitaille	50	0	0
"	" 1	£19 5s.	J. B. Coulombe	19	5	0
" 12	" 2	£37 10s.	chaque, T. Corrigan	75	0	0
"	" 2	£25	chaque, J. G. Lespérance et J. B. Lepage, conducteurs	50	0	0
" 13	" 1	£25	L. Désaulnier, conducteur	35	0	0
"	" 1	£30	Hugh Gorman	30	0	0
"	" 1	£50	A. Jetté	50	0	0
" 14	" 3	£25	chaque, Ls. Labrecque et Edouard Leureux, conducteurs	75	0	0
" 19	" 2	1 £150 et 1 £25	B. Garneau et J. T. Lebel par H. A. Watier, conducteur	175	0	0
"	" 1	£12 10s.	J. E. Côté et H. A. Watier, conducteurs	12	10	0
"	" 5	£50	chaque, P. N. Pacaud et J. B. Delisle, conducteurs	250	0	0
" 21	" 15	£10	chaque, P. A. Tremblay, conducteur.	150	0	0
" 23	" 1	£70	Hugh Gorman	70	0	0
" 24	" 1	£1 18s.	Luc Gélinas	1	18	0
" 26	" 1	£20	T. Corrigan	20	0	0
"	" 1	£25	A. Jetté	25	0	0
" 27	" 5	£10	chaque, D. Phillips	50	0	0
"	" 1	£39 14s 5d.	Révérénd N. T. Hébert	39	14	5½
" 28	" 10	£10	chaque, P. A. Tremblay	100	0	0
"	" 1	£75	L. Laroque	75	0	0
"	" 1	£20	John G. Fair, explorateur	20	0	0
Déc. 4	" 1	£30	Jos. Verrette, conducteur	30	0	0
" 5	" 2	1 £125 et 1 £25	P. N. Pacaud et J. B. Delisle, conducteurs	150	0	0
" 10	" 2	£10	chaque, Ls. Labrecque et Ed. Leureux, conducteurs	20	0	0
" 11	" 1	£32 15s.	John Cullen	32	15	0
" 12	" 1	£5	T. Corrigan, conducteur.	5	0	0
" 13	" 4	£25	chaque, J. Lespérance et J. B. Lepage, conducteurs.	100	0	0
" 14	" 4	£25	chaque, Ls. Arcand, conducteur	100	0	0
" 21	" 1	£100	J. H. Duoust, procureur	100	0	0
" 22	" 1	£125	Ls. Arcand, conducteur	125	0	0
"	" 1	£10	Ed. Robitaille	10	0	0
" 28	" 1	£2 1s. 8d.	J. E. Côté et H. A. Watier, par J. T. Lebell, conducteur.	2	1	8
1856.						
Janv. 8	Par 1 chèque de	£50	J. B. Duoust, procureur.	50	0	0
"	" 1	£10	John Dillon, conducteur.	10	0	0
"	" 1	£30	Révérénd M. Kerrigan, conducteur	30	0	0
"	" 3	£10	chaque, D. Phillips	30	0	0
Montant porté,			£	11542	12	6

5 10

10

Dr.

T. BOUTILLIER, inspecteur des agences,

1856.	Montant rapporté.. .. .	£	12503	5	10
			12503	5	10

St. HYACINTHE,
22 Février 1856.

en co
Janv.
" "
Févi.
" "
" "
" "
" "

en compte avec le département des terres.

Cr.

5	10	1856.	Montant rapporté...	£	11542	12	6
		Janv. 9 ..	Par 1 chèque de £3 1s. 0 ^d , A. Jetté, conducteur, ..		3	1	0 ¹ / ₂
		" 16 ..	" 1 " £50, J. B. Daoust, procureur, ..		50	0	0
		Février. 4 ..	" 1 " £20, Révérend Ed. Richard, conducteur ..		20	0	0
		" 7 ..	" 1 " £11 2s., Ls. Labrecque ..		11	2	0
		" ..	" 1 " £33 7s. 10 ^d , Ls. Labrecque et Ed. Leureux, conducteurs. ..		38	7	10 ¹ / ₂
		" 13 ..	" 1 " £37 10s., Révérend N. T. Hébert, conduct.		37	10	0
		" 15 ..	" 1 " £19 11s. 3d., D. Phillips, ..		19	11	3
		" 16 ..	" 1 " £13 5s. 10 ^d , J. T. Lebell, procureur de J. E. Côté et H. A. Watier, conducteur..		13	5	10
		" 21 ..	" 3 " 2 £100 et £116 0s. 3d., P. N. Pacaud et J. B. Delisle, conducteur, ..		316	0	3
			Balance,	£	451	15	1
5	10			£	12503	5	10

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des agences.

COMTÉ
DE
CHICOUTIMI.
CHEMIN DE KINOGOMI.

RÉV. M. HÉBERT et } Conducteurs.
P. A. TREMBLAY, }

Balance restant non dépensée sur l'appropriation de 1854.....	£250	0	0
Montant de l'appropriation de 1855.....	800	0	0
<hr/>			
Montant disponible.....	£1050	0	0
Montant payé.....	633	4	5½
<hr/>			
Balance restant.....	£416	15	6½

La longueur projetée de ce chemin, dont le point de départ est le Rapide des Roches, sur la Rivière Chicoutimi, et le terme au poste de Metabetschuan, sur le lac St. Jean, est d'environ 38 milles.

Neuf milles de ce chemin ont été ouverts en 1854, et au-delà de six l'ont été par M. Tremblay, dans le cours de l'automne dernier, et ont coûté £40 par mille.

“ Les ponts qui restent à faire sont de peu d'importance,” dit M. Tremblay, “ en exceptant celui que l'on projète sur la Rivière aux Sables, et un autre sur la “ Rivière Chicoutimi, au Portage des Roches.”

La construction du premier pont a été évaluée à £400, et celle du second, l'a été par A. J. Russell écuyer, à £1500.

Du Portage des Roches au township Labarre, le chemin passe sur un terrain peu avantageux; on y rencontre des savanes, des roches et du sable en plusieurs endroits. Cependant il s'y rencontre une étendue d'environ cinq milles de très bonnes terres près de la Rivière Cascoûia. Ensuite le chemin passe sur d'excellentes terres dans tout le reste de sa longueur jusqu'au Lac St. Jean.

Le merisier, l'épinette noire et blanche, le bouleau et le tremble, sur les terrains hauts, et le frêne et l'orme, l'aulne et le cèdre, dans les terrains bas, sont les bois les plus communs.

Ce chemin ouvrira une communication avec la belle vallée du lac St. Jean, où se trouve une immense étendue de très bonne terre.

“ Les avantages de ce chemin pour la colonisation,” dit M. P. A. Tremblay, “ vous sont tellement connus, que je crois inutile de traiter cette question. Il “ me suffit de dire, que de l'ouverture de ce chemin dépend l'œuvre si patriotique- “ ment entreprise par le révérend M. Hébert, et le succès des établissements com- “ mencés sur les bords du Lac St. Jean.”

La Rivière aux Sables, dans l'endroit où passe le chemin, présente plutôt l'aspect d'un Lac que d'une Rivière.

M. Tremblay pense que la dernière partie du chemin (en approchant le Rapide des Roches) sera plus difficile à compléter que celle qui est comprise dans le township Kinogomi. Il croit cependant que £80 par mille suffiront, excepté pour la dernière moitié du 18ème mille et le premier quart du 19ème mille, où les difficultés sont beaucoup plus grandes que sur aucune autre partie du chemin; le terrain étant très rocheux et accidenté.

“ La Cécéydomie (mouche à bled) n'a fait aucun dommage, et la récolte,” ajoute M. Tremblay, “ d'après le rapport des personnes de l'endroit, a été excel-

“ lente et suffira pour les besoins de l’hiver, quoique le grain ait été semé en petite quantité.”

Il est un fait bien digne de remarque et qui ne doit point être perdu de vue par les amis de la colonisation et surtout les amis de la colonisation du Saguenay, c’est que la gelée qui a causé de si grands dommages sur les jeunes grains l’an dernier dans presque tout le Bas-Canada, n’en a causé aucun dans le Saguenay.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la Rivière à Mars.

JOHN KANE, conducteur.

Somme appropriée en 1854.....	£200 0 0
A laquelle il faudra ajouter partie de £400 appropriés par un Ordre en Conseil en date du 27 septembre, 1855, pour aider à la construction des ponts de la Rivière à Mars et de celle du Moulin, laquelle somme devra être répartie d’après la valeur des dits ponts.	
Somme payée.....	150 0 0
Par autant qu’il a retenu sur une plus forte somme à lui remise par A. Russell, écuyer.....	50 10 10
	<hr/>
	£200 10 10

Outre les sommes mentionnées ci-dessus, comme ayant été avancées à M. Kane, une autre somme lui a été de plus mise en mains par votre honorable pré-décesseur, en 1854 et 55, afin de faire tirer les bois nécessaires à la construction du pont. M. Kane a rendu compte des deniers qu’il a perçus et des bois qu’il a fait tirer, et lorsque ces comptes auront été examinés et réglés par qui de droit, et surtout lorsque les municipalités de Chicoutimi et de Bagot auront, comme elles en ont été requises, fait évaluer la construction des deux ponts de la Rivière à Mars et de celle du Moulin, il me sera possible d’établir la balance disponible qui reste en faveur de ces deux ponts.

Les différentes sommes de deniers publics appropriées à la construction du pont de la Rivière à Mars étant insuffisantes, il est devenu nécessaire de requérir la coopération du conseil municipal de Bagot.

Jusqu’ici, par différentes causes, il a été impossible de faire des arrangements qui permettent de poursuivre les ouvrages au-delà de la préparation d’une quantité de bois assez considérable que M. Kane a fait rendre auprès des lieux mêmes où le pont doit être construit ; mais des mesures ont été adoptées dernièrement pour pousser à bonne fin cette construction, et il est probable que, avec l’aide des autorités municipales, qui m’ont donné tout récemment des preuves de leur zèle et de leur désir de coopérer dans cette grande amélioration locale, l’entreprise sera prochainement en voie de progrès.

Bois rendus sur place par M. Kane.

21	pièces d’équarrissage	de pin blanc,
423	do plattes	do do.
7	do d’équarrissage	do rouge,
47	do plattes	do do.
165	do do	de cèdre,
109	do do	d’épinette,

Les pièces plattes ont de 25 à 30 pieds de longueur ; et les pièces équarrées, de 12 sur 14 pouces d’équarrissage, ont de 41 à 50 pieds de longueur.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont de la Rivière du Moulin.

ABRAHAM LAPOINTE, conducteur.

Somme appropriée en 1854.....	£400 0 0
A laquelle somme il faudra ajouter partie de £400 appropriés par un Ordre en Conseil, en date du 27 septembre, 1855, pour aider à la construction des ponts sur la Rivière à Mars et sur celle du Moulin; laquelle somme devra être répartie d'après la valeur des dits ponts.	
Somme payée au conducteur en provisions pour faire préparer des bois pour le pont et les rendre sur place en 1854.....	£166 11 6

La construction de ce pont a été retardée par les mêmes causes qui ont arrêté celle du pont de la Rivière à Mars.

La balance disponible ne pourra être établie qu'après le règlement de compte de M. Lapointe, qui ne peut se faire attendre longtemps, et qu'après, comme il est dit plus haut, que l'évaluation de ce pont et celle de la Rivière à Mars, auront été faites pour servir de base à la division de la somme des £400 qui a été approprié pour aider à la construction de ces deux ponts. Je ne dois pas omettre de dire que le conseil municipal de Chicoutimi a donné aussi des preuves de son désir de contribuer à la construction de ce pont.

Il est plus que probable que, sous peu de temps, les arrangements nécessaires pour s'assurer de la coopération municipale auront été conclus, et que les travaux seront prochainement commencés.

M. Lapointe a fait rendre sur place 703 pièces de pin rouge et blanc, de cèdre, d'épinette, variant en longueur de 25 à 33 pieds; 451 de ces pièces sont de bois plat, 252 de ces pièces sont de bois rond, 2 lamourdes de pin blanc de 46 pieds de long et de 13 sur 14 pouces d'équarrissage.

COMTÉ DE MONTMORENCY.

Chemin de St. Ferréol.

RÉV. EDOUARD RICHARD, Conducteur.

Somme appropriée.....	£100 0 0
Somme payée.....	100 0 0

La somme appropriée pour ce chemin a été employée dans l'amélioration de quelques unes des côtes que l'on rencontre dans ce chemin. La somme de cent louis n'a pu suffire pour améliorer ce chemin comme il doit l'être.

Pour vous mettre en état de juger de l'importance de cette route et de l'urgence nécessaire de compléter son amélioration, je ne puis mieux faire que de donner une partie de l'excellent rapport que le révérend M. Richard a bien voulu me faire. Ses judicieuses observations et les renseignements précieux qu'il donne ne manqueront pas de fixer l'attention de tous les amis de la colonisation.

“ Le but principal et très important de ces améliorations, c'est de rendre facile l'accès aux excellentes terres qui s'étendent à deux ou trois lieues derrière St. Ferréol, couvertes de beaux grands bois et présentant sur différents points de très belles érablières, et même, aux pieds des montagnes, une suite non interrompue d'admirables sucreries, offrant ainsi un champ magnifique au défrichement le plus avantageux. Et remarquez que, quoique nos côtes fussent aussi mauvaises, il descendait encore de notre petite paroisse seule, dans la belle sai-

“son, de 25 à 30 cordes de bois par jour ; le chargement dans les bateaux pour la ville en étant très facile dans la rivière Ste. Anne.

“Pour la qualité de la terre il n’y a rien à désirer de mieux, au rapport de M. l’arpenteur Lefrançois et de tous ceux qui ont vésité cette contrée. Chargée de magnifiques érablières et d’autres beaux grands bois francs, la terre est forte et d’une qualité telle qu’elle peut supporter la comparaison avec les fonds si riches du bord du fleuve. Et la position de ces terres exposées au midi, s’approchant des montagnes qui s’élèvent au nord, promet un climat plus doux ; et c’est encore ce que nous assure M. Lefrançois et tous les chasseurs qui ont fréquenté cette vallée.

“Outre ce magnifique partie de terre, la vallée de la rivière Ste. Anne qui s’étend à la suite, jusqu’au nord de la Baie St. Paul, présente encore au défrichement d’excellents terrains, au point que, quand il s’est agi de tracer le chemin des Caps (exécuté aux frais du gouvernement) les habitants de la Baie St. Paul et des autres paroisses intéressées, désiraient lui faire suivre cette direction, vu que ce chemin aurait été beaucoup plus beau que celui actuel des Caps, rempli de grandes côtes, et qu’ils auraient bientôt été déchargés de son entretien par les habitations dont il se serait aussitôt couvert.

“Veuillez observer encore, monsieur, que les esprits se préoccupent en ce moment de la possibilité de faire suivre cette vallée au chemin de fer de Québec au Saguenay, passant ainsi par St. Ferréol et St. Urbain, pour se rendre à la Grande Baie, et de là continuer par la suite jusqu’au lac St. Jean. Et déjà le chemin de fer actuel de Québec au lac St. Jean, reconnu impossible tel que tracé, aurait été abandonné et de nouvelles explorations seraient recommencées si quelques grands propriétaires n’avaient des terres à vendre sur ce premier tracé ; mais il faut espérer que tous ceux qui désirent la colonisation du Saguenay, le gouvernement le premier, et tout le comté de Montmorency et celui du Saguenay, et tous ceux, en un mot sans exception, qui veulent le développement des ressources du pays, vont se préoccuper sérieusement d’une exploration pour ce nouveau tracé. Notez bien que ce serait le chemin le plus court pour arriver à la population actuelle du Saguenay, parcourant une ligne droite et traversant tout le riche comté de Montmorency, en recevant en même temps tout l’encouragement des grandes paroisses d’au-delà des Caps, la Baie St. Paul, les Éboulements, la Malbaie, etc., et les autres nouvelles paroisses qui se forment actuellement dans les profondeurs. Et si, au rapport de M. l’arpenteur Lefrançois que l’on considère n’être pas enthousiaste, il soit vrai qu’il n’y a pas de difficultés sérieuses à faire suivre cette ligne, jugez si nos prévisions sont justes. En effet, si des esprits sérieux ont trouvé bon d’entreprendre le chemin tel que commencé pour arriver au lac St. Jean, qui n’est pas encore habité, sans connaître même que le tracé fut possible jusque là, n’ayant alors par conséquent d’autre but que de fournir Québec de bois, est-il juste d’espérer qu’on s’occupera sérieusement du nouveau tracé qui rencontre le cours de plusieurs populations importantes ? Et encore, si la raison de fournir Québec de bois, est aujourd’hui quelque chose, pourra-t-on jamais en manquer par ce nouveau tracé ?

“Les amis du chemin de fer de Québec au lac St. Jean, qui ne voulaient voir dans cette entreprise que la colonisation de la magnifique vallée de ce beau lac, se trouvent-ils frustrés dans leurs vœux ?

“Le chemin de fer pour passer au milieu de populations actives et arriver au gros de la population du Saguenay, la Grande Baie et Chicoutimi, en parviendra-t-il plus tard au lac St. Jean ?

“Tels sont les motifs qui me font croire que le temps est venu où l’on va s’occuper sérieusement d’une exploration pour ce nouveau tracé, aujourd’hui que tout le monde se préoccupe du commerce du Canada, et des moyens de développer ses ressources.

“ Pardonnez moi, monsieur, de m'être laissé entraîner, on pourrait dire, bien loin hors des questions que vous me faites l'honneur de m'adresser, mais on ne me saura pas mauvais gré de dire aujourd'hui toute ma pensée, et de vous mettre par là en état de mieux juger de l'opportunité des travaux commencés et de ceux qui restent à faire dans l'intérêt de la colonisation.

“ Pour juger des pouvoirs d'eau extraordinaires de St. Ferréol, il suffit de faire observer que nous avons, dans notre simple petite paroisse, quatre moulins actuellement en opération, un à farine, un à carder la laine et deux à scier, sur trois rivières différentes, et cependant situés tous quatre sur le chemin royal, sur un espace d'une lieue et demie. Remarquez que ces trois rivières ne sont que les tributaires de la rivière Ste Anne qui borne la paroisse au sud, et que cette dernière présente elle seule, sur différents points, les plus grands pouvoirs d'eau, remarquable qu'elle est par ses chûtes admirables qui nous attirent si souvent même des visiteurs de pays étrangers. Un 3ème moulin à scie est en construction au 2ème rang, vers lequel doit s'ouvrir au printemps prochain une route nouvelle, à la demande des nouveaux habitants de cette concession.

“ Nous avons une magnifique carrière de pierre à chaux, capable de fournir la chaux à la construction d'une ville, très facile à exploiter dans les écores de la Rivière LaRose, au sud ouest de la paroisse, sur le chemin royal. Trois fourneaux en font une quantité considérable chaque année, et la facilité de ce procurer le bois permet de la donner à 3s. la barrique. Espérons que l'amélioration de nos côtes en fera augmenter le débit en même temps que le prix sur la place.

“ Pour les 15 ou 16 arpents commencés et non parachevés, peut être qu'une soixantaine de louis nous mettraient en état de faire quelque chose de durable. Je vous fais observer que des gardes-corps, sur une étendue de 5½ arpents, sont à faire.—Ce qui reste à faire de plus important ensuite, ce sont trois autres côtes et deux ponts d'une quarantaine de pieds chacun.—L'amélioration d'une de ces côtes surtout est de toute nécessité; elle est très mauvaise et demande d'être détournée sur une partie de sa longueur. Sans cela nous n'aurions qu'un pas de fait vers ces superbes terres qui semblent attendre avec impatience des bras vigoureux. Il serait bien difficile de dire le coût de ces derniers ouvrages, surtout avant que le tracé des côtes soit donné.

“ Peut être qu'un couple de cents louis feraient quelque chose de convenable.

“ Maintenant si la législature accordait les fonds nécessaires pour relier le Chemin des Caps et se portant vers les terres en question par un pont sur la rivière Ste. Anne, vis-à-vis de la Petite Montagne, on verrait le défrichement prendre tout à coup un élan tout nouveau dans ces deux localités. Le transport des bois de charpente, impossible jusqu'ici par nos côtes, telles qu'elles étaient et tel qu'il y en a encore aujourd'hui, pourrait alors s'exécuter facilement, et c'est ainsi que la cause du commerce et de la colonisation serait grandement servie.

“ Je ne suis que depuis deux ans à St Ferréol; et, à ce qu'il me paraît, la population aurait augmenté d'un tiers depuis six ans peut-être, veuant des paroisses voisines et se portant vers la vallée dont je vous ai donné la description. Il ne manquerait ici que l'encouragement—Levons l'obstacle en rendant facile l'accès à ces superbes forêts, et nous verrons bientôt les jeunes gens au lieu d'aller s'entasser dans les Faubourgs de Québec, pour n'être plus souvent que de misérables charretiers, ou de s'enfuir chez l'étranger et perdre ainsi la foi de leurs pères et leur nationalité, nous les verrons dis-je venir en masse de toutes les paroisses de la côte Beaupré et de l'île d'Orléans, dont la population est trop dense aujourd'hui, et protégés d'une législature éclairée, s'établir voisins de leurs pères, demeurant fidèles aux traditions de la famille et béniissant alors du profond de leur cœur les protecteurs généreux qui les auront guidés

COMTE DE QUEBEC.

Chemin de Laval.

REV. O. PARADIS, Conducteur.

Somme appropriée en 1855.....	£259 0 0
Somme payée au conducteur.....	250 0 0

Le chemin de Laval a été commencé l'an dernier au 2eme rang de la seigneurie de Beauport, et, traversant le 3me, 4me et 5me rangs, doit se terminer à l'église et aux moulins de Laval. Trois milles de ce chemin ont été faits l'an dernier, sous la surveillance de M. Edouard Robitaille.

M. Paradis n'a pu parachever entièrement le chemin comme il l'avait espéré, et il croit qu'il faudrait au moins £800 Os. Od., pour le compléter, mais en faisant cette évaluation, M. Paradis porte à quatre lieues et $\frac{1}{4}$ la longueur projetée de ce chemin.

Un pont construit (non achevé cependant) d'a-peu-près 70 pieds, a coûté près de £50 Os. Od.

"Le sol," dit M. Paradis, "est ici généralement bon; la gelée est le seul ennemi de nos récoltes ici, comme dans tous les endroits peu défrichés.

"Les bois de Laval sont très recherchés dans le commerce, et un fait bien patent, c'est que la seule raison qui a éloigné les colons de Laval, (qui est si à proximité de la ville) a été le mauvais état des chemins.

"Aussi, depuis que le gouvernement nous est venu en aide, voyons nous tous les ans de nombreux colons venir s'y établir, même des personnes dans l'aisance.

"Quant aux bois de commerce, les constructeurs de vaisseaux vous diront mieux quels avantages ils retirent des bois si rares et si recherchés de Laval."

"On compte 20 ou 22 nouvelles habitations faites dans le courant de l'été dernier.

"Les bleds et autres grains viennent très bien à Laval, quand la gelée ne survient pas trop tôt.

"Jamais on ne s'est plaint à Laval, comme dans les paroisses voisines, que les bleds fussent attaqués par la mouche ou les patates affectées de la maladie."

COMTE DE QUEBEC.

Chemin de Stoneham.

ED. ROBITAILLE, Conducteur.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£5 0 0
Appropriation de 1855.....	200 0 0
	<hr/>
	205 0 0
Somme payée.....	185 0 0
	<hr/>
Balance restant.....	£20 0 0

Le chemin de Stoneham, tel que mentionné dans mon rapport de l'an dernier, commence vis-à-vis la maison de M. Brennan, entre les lots Nos. 4 et 5 du 3ème rang de Stoneham, passe à travers les 3ème et 4ème rangs et partie du 5ème, jusqu'au pont sur la décharge de celui des trois petits lacs qui est le plus au nord.

Toute cette partie du chemin fait l'an dernier peut être fréquentée par les voitures d'été.

Le 11 novembre dernier M. Robitaille, m'écrivait comme suit :

" J'ai ouvert le chemin, tel que vous l'avez prescrit, jusqu'aux établissements de la Rivière Jacques Cartier. Je travaille activement à la construction des ponts, pour pouvoir donner aux habitants l'avantage de se servir du chemin, au printemps prochain, en voitures à roues.

" J'ai encore quatre grands ponts à faire sur tout le chemin."

Je regrette que la maladie ait empêché M. Robitaille de me faire parvenir le rapport qu'il se proposait de m'envoyer.

Il est probable qu'entre autres renseignements utiles, il m'aurait donné des détails intéressants sur la nature des bois et du sol que l'on trouve dans les environs de la Rivière Jacques Cartier.

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin de Bélair.

JOSEPH SAVARD, conducteur.

Somme appropriée.....	£50 0 0
Do. payée.....	51 0 0

Je n'ai pu établir par le rapport de M. Savard, quelle est la longueur de chemin qu'il a complétée, mais il a travaillé sur toute l'étendue du chemin qui est d'environ 3½ milles. Il prétend que cette route peut servir pour les voitures d'été et dit qu'elle est déjà très fréquentée; elle est située dans la seigneurie Bélair, et commence sur la terre de James Tate.

Il y a encore un pont à construire. Quoique ce chemin passe à travers un terrain marécageux et montagneux, cependant il est considéré comme très utile.

Je profite de cette occasion, m'écrivit M. Savard, " pour faire rapport que la route de Bélair devrait être continuée jusqu'à la route de Ste. Catherine, (distance d'environ 2 milles) alors ce chemin donnerait une communication facile et très courte aux habitants de Ste. Catherine, du Lac Sergent et de St. Raymond. Je dois dire ici que déjà plusieurs personnes croyant que cette route était ouverte d'un bout à l'autre, l'ont prise pour se rendre à Ste. Catherine, et ont été obligées de rebrousser chemin. Cette continuation du chemin que je vous recommande est la même que celle dont vous a parlé, l'an dernier, M. Charles Pageot, et qui se trouvera en partie dans le comté de Portneuf. Elle sera, si elle est achevée, une des routes les plus utiles et des plus fréquentées dans les environs de Québec.

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

M. Pageot, employé en 1854, comme conducteur des travaux sur ce chemin, et M. Savard s'accordent à recommander que certains fossés soient faits sans perte de temps, dans le but non seulement de rendre le chemin plus praticable, mais encore de le conserver.

L'égoût du chemin et le prolongement de la route jusqu'à Ste. Catherine, ont été évalués à £200.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Chemin de Rocmont.

ALEXIS CAYER, conducteur.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£369 4 10
Somme payée en 1855.....	300 0 0
Balance restant.....	£69 4 10

Le poteau qui séparé les Nos. 8 et 9 du 7^{me} rang de Gosford, où se termine le chemin qui pénètre le plus en profondeur dans cette localité, est le point de départ de ce chemin qui conduit à Roemont.

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

La longueur projetée de ce chemin est de 36 milles, dont 15 milles et 17 chaînes ont été tracées.

L'étendue de chemin qui a été fait en 1854, est de 5 milles dans le township de Gosford, et 12 arpents dans celui de Roemont; cinq milles et 17 arpents ont été faits cette année dernière dans Roemont.

Aucune partie de chemin n'a été parachevée, mais il peut être fréquenté dans toute son étendue par les voitures d'été. Le coût de ce chemin a été d'à-peu-près £25 par mille, non compris les ponts au nombre de 14, qui forment ensemble une longueur de 400 pieds de pontage, et ont coûté £81. Il est resté à faire un pont entre le 11^{me} et le 12^{me} mille, de 150 pieds de pontage.

Le sol, "dit M. Cayer, tout le long du chemin est bon quoique généralement sablonneux. Les bas fonds sont *glaiseux* et couverts d'orme et de frêne. Sur les terres hautes, le merisier, l'érable et le sapin dominant. Le bois est gros et long, indices certains d'une terre fertile. La ligne de ce chemin suit une chaîne de montagnes situées à 30 et 50 arpents au sud de la rivière Ste. Anne. Les montagnes sont incultes, mais à leurs pieds sont des sucreries sur un terrain rocheux. De ce dernier point à aller à la rivière, c'est-à-dire, sur une largeur de 30 à 50 arpents, et sur une longueur de 10 à 12 milles, le terrain, d'après le rapport de M. Déry, serait propre à la culture. Suivant un autre rapport de M. Cayer, les terres au nord de la rivière seraient semblables à celles du côté sud.

"La preuve des avantages que ce chemin a déjà offerts à la colonisation, est le fait que toutes les terres qui bordent ce chemin, courant un espace de 10½ milles, sont prises par des colons, et ajoute M. Cayer, j'ai les noms de 60 personnes qui attendent que le chemin soit tracé pour prendre des terres dans la vallée de Batiscan."

M. Cayer mentionne dans son rapport que deux moulins ont été l'été dernier construits dans Gosford, et qu'il y a trois pouvoirs d'eau considérables dans Roemont.

D'après le rapport qui m'est adressé, il faudrait à peu près £750 pour terminer et compléter l'étendue de chemin qui a été explorée et tracée, mais je n'ai pas d'informations sur ce que pourrait coûter le prolongement de cet important chemin jusqu'à la vallée de la Rivière Batiscan, où se rencontrent assure-t-on de très belles terres.

M. Cayer est d'opinion qu'un pont devrait être construit sur la Rivière de la Roche Platte, à peu près vers le 6^{me} mille. Il évalue à £20 la construction de ce pont.

De la somme de £300 que j'ai payée M. Cayer, £33 10s. 8d. ont été déposés, par lui, à mon crédit, à la banque du Haut-Canada, à Québec.

369 4 10
300 0 0

60 4 10

COMTÉ DE PORTNEUF.

Chemin d'Alton.

JOSEPH VERRETTE, Conducteur.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£339 4 4½
Payé en 1855.....	330 0 0

Balance restant..... £ 9 4 4½

Le chemin d'Alton part du No. 13 du 3e rang, de la ligne de division entre le 2e et 3e rang d'Alton. Il a été complété depuis son point de départ jusqu'à environ 16 arpents dans le township de Montauban.

Toute cette partie peut être fréquentée par des voitures d'été, moins quatre arpents qui ne sont propres qu'aux voitures d'hiver.

Le cout de ce chemin, terme moyen, sans comprendre les ponts, est d'environ £46 par mille.

Le nombre de ponts construits dans ce chemin, est de neuf, dont trois sont des ponts flottants. De ces derniers, l'un a deux arpents de long, l'autre trois arpents, et le troisième trois arpents et trois perches, et sont situés sur le Lac des Sept-Iles, le Lac Noir et le Lac des Prairies. Les autres six ponts ont ensemble 449 pieds de pontage.

Le sol dans les environs du chemin est, d'après le rapport de M. Verrette, bon et susceptible de culture quoique rocheux. Il est couvert de bois franc en grande partie, on y rencontre de beaux pouvoirs d'eau, et si le chemin était continué jusqu'à la Rivière Batiscan, on y trouverait d'excellentes terres.

Je crois devoir répéter ici une partie de ce que, dans mon dernier rapport, j'ai extrait de celui qu'avait fait M. De Foy de son exploration, * * * *

" Le terrain est assez plat, mais rocheux dans quelques endroits. Deux petits lac se rencontrent sur le tracé, mais j'ai pu les éviter sans détourner de beau coup ma route.

" Les terres joignant la Rivière Batiscan sont magnifiques et aisées à cultiver, et elles sont couvertes de beau bois franc. Dans toute la longueur du tracé, la terre y est généralement cultivable et bien boisée en épinette et en pin. La longueur du tracé, depuis la Rivière Batiscan à la Rivière Ste. Anne, est de 21 milles.

" En terminant ce rapport, je crois devoir vous informer que plus de 30 individus, sur le rapport que je leur ai fait des terres sur lesquelles passe le tracé, m'ont témoigné le désir d'en prendre pour établir leurs enfants, aussitôt qu'il y aura un chemin."

M. Verrette, conducteur des travaux, dans son dernier rapport, dit qu'il croit qu'une somme de £400 suffirait pour ouvrir le chemin jusqu'à la rivière Batiscan. Cette évaluation diffère un peu de celle de l'an dernier, mais il est probable que ce monsieur se sera procuré d'autres renseignements sur l'ouvrage à faire, et qu'il compte aussi sur la baisse dans le prix de la main-d'œuvre.

COMTE DE GASPÉ.

Chemin de la péninsule à l'anse au Griffon.

DAVID PHILLIPS,—Conducteur.

Somme appropriée.....	£400 0 0
Somme payée.....	399 11 3
Balance restant.....	£ 0 8 9

Ce chemin traverse cette langue de terre qui sépare les eaux de la Baie de Gaspé de celles du St. Laurent. Il commence aux habitations connues sous le nom de péninsule au premier rang du township de Gaspé-Bay-North, et se termine sur le bord du St. Laurent, sur le côté nord de la Rivière au Griffon; sa longueur est de huit milles; aucune partie du chemin n'a été complétée. Il est seulement débarrassé du bois et de souches sur une largeur de vingt pieds. Dans les endroits où le terrain est en pente, il a été aplani sur une largeur de huit pieds afin de faciliter le passage des voitures.

M. Phillips dit, dans son rapport, "si deux ou trois petits ponts étaient faits et quelques cents verges applanies, le chemin serait praticable pour des voitures à roues chargées, c'est-à-dire qu'on y pourrait passer qu'un pas de cheval seulement."

Sept ponts ont été construits, formant ensemble 311 pieds de pontage, et ont coûté £172 0 0. Il en reste encore trois dont la valeur moyenne peut être de £20 0 0 chaque.

Le sol dans l'espace que parcourt le chemin est généralement de bonne qualité. Le chemin suit à-peu-près la rivière de l'Anse au Griffon.

La vallée de cette rivière a, à-peu-près, deux milles de largeur, et est bordée de chaque côté par une rangée de montagnes couvertes de bois francs; le sol est très riche sur le côté nord-est du chemin.

L'étendue de terre arable, dans cette vallée, peut être estimée à 4 ou 5,000 acres. Elle est généralement boisée en merisier, épinette et cèdre de bonne qualité; on y trouve aussi de l'érable, du sapin, une abondance d'aulnes, mais le pin y est rare, et on y voit pas de hêtre.

On peut se procurer de bons matériaux pour la construction des vaisseaux dans les environs du chemin.

Quant à la colonisation "dit M. Phillips, je ne crois pas qu'il y ait dans ce district (de Gaspé) un lieu qui puisse offrir à quelques centaines de colons, plus d'avantage, tant sous le rapport du sol que sous celui de la situation. Ils auraient à travailler sur un terrain fertile, facile à défricher et à cultiver, non rocheux et couvert de beau bois franc. Ils trouveraient, à 4 ou 5 milles, un marché pour la vente du produit de leurs champs et pour celle de leurs troupeaux. Je veux dire la Baie de Gaspé, port de mer et le centre des affaires du comté. Les habitants des bords du St. Laurent, qui sont presque exclusivement pêcheurs, pourraient acheter de ces colons les provisions dont ils ont besoin. Un des avantages résultant de l'ouverture de ce chemin, sera celui-ci; un vaisseau chargé pour le bassin de Gaspé où son entrée est retardée le printemps, parce que les glaces s'y brisent tard, pourra décharger à l'Anse au Griffon, et sa cargaison être transportée par ce chemin, en quelques heures et en tout temps de la navigation, au lieu de sa destination. Des vaisseaux aussi, montant ou descendant le St. Laurent, en arrêtant à l'Anse au Griffon, pourront y prendre leur cargaison provenant de la Baie de Gaspé, et y décharger celles en destination de ce dernier lieu, avec beaucoup moins de frais pour les armateurs qu'en passant avec leurs vaisseaux par le Cap Rosier et le Cap Gaspé, distance, par eau, de 50 milles. Des gens qui ont voyagé entre la baie de Gaspé et les établissements des bords du St. Laurent, ont déjà éprouvé les grands avantages que leur procure ce chemin. Il n'y a que quelques mois encore, un homme mourant à l'Anse au Griffon, était pour obtenir le secours d'un prêtre ou d'un médecin, dans l'obligation d'envoyer une chaloupe avec quatre hommes au bassin de Gaspé, ce qui faisait un voyage de deux jours; maintenant il peut se procurer ces secours dans quelques heures.

"Enfin ce chemin est aujourd'hui une voie de communication générale entre les habitants de la Baie de Gaspé et ceux des bords du St. Laurent, tandis que, avant son ouverture, ils ne pouvaient avoir de rapport entre eux que par mer, trajet toujours long et coûteux et souvent dangereux." D'après ce rapport

339 4 4½
330 0 0

9 4 4½

vision entre
part jusqu'à

oins quatre

est d'envi-

at trois sont
l'autre trois
le Lac des
t ensemble

M. Verrette,
is franc en
à fait con-

er rapport,
*
*
*

eux petits
er de beau-

es à culti-
ngueur du
nette et en
Ste. Anne,

plus de 30
s passe le
s, aussitôt

qu'il croit
Batiscan.
able que
à faire, et

0 0 0

9 11 3

0 8 9

qui me paraît avoir été fait par M. Phillips, avec beaucoup de soin, il est difficile de ne pas convenir que la compléxion du chemin "de la péninsule à l'Ause au Grifon" est un acte non seulement réclamé dans l'intérêt de la colonisation, mais impérieusement prescrit par ce sentiment de sympathie qu'on ne peut refuser à des hommes courageux et exposés à de grandes privations.

M. Phillips évalue à £400 la compléxion de ce chemin.

COMTÉS DE GASPÉ ET RIMOUSKI.

Chemin de Malans et Cap Chat.

J. G. LESPÉRANCE, }
J. Bte. LEPAGE. } Conducteurs.

Somme appropriée	£400 0 0
Somme payée.....	350 0 0
Balance restant.....	£50 0 0

Le point de départ de ce chemin est le 9me lot du township de St. Denis. Tel que projeté, ce chemin devra avoir 35 milles et trois arpents. De cette longueur, 28 milles et sept arpents ont été ouverts, c'est-à-dire 27 consécutivement, depuis le 9me lot susdit jusqu'à la Rivière du Grand Capucin, qui se trouve à 8 milles et trois arpents en deçà du *terminus* de la longueur projetée, et sur ces 8 milles et trois arpents, il en a été fait un mille et sept arpents. La largeur du chemin est de huit pieds français, il est praticable pour des voitures d'été dans toute la longueur qui a été ouverte, c'est-à-dire 28 milles et sept arpents. Le coût du chemin est de £9 à £10 par mille.

Il n'a été fait que deux ponts comprenant ensemble 67 pieds de pontage. Il en reste encore à-peu-près 28 à faire. Le chemin est passable partout, les bords des petites rivières ou ruisseaux ayant été travaillés de manière à permettre aux voitures de passer à gnc.

On ne peut lire sans un vif intérêt ce que disent MM. Lepage et Lespérance, des lieux trop inconnus que traverse le chemin dont ils conduisent l'ouverture ; ils terminent leur rapport comme suit :

"L'étendue des terres sur laquelle passe le chemin est immense, et le terrain "est bon. Il y a du bois de toute espèce, frêne, érable, merisier, cèdre, sapin, "épinette, bouleaux, etc.

"Les avantages que doivent procurer à la colonisation la nouvelle voie sont "évidents, en ce qu'elle va donner un débouché pour les localités inférieures, cap- "tives depuis leurs établissements primitifs, en ce qu'elle va engager un grand "nombre de colons à s'établir le long de cette route où les terres sont excellentes, "sans compter les avantages de la pêche qu'offre le fleuve que la baie cotoie "tout le long.

"Nous pouvons dire avec certitude qu'il existe de la pierre à chaux dans "le voisinage immédiat du chemin.

"Il y a plusieurs petites rivières ou ruisseaux dont les pouvoirs d'eau peu- "vent être assez facilement utilisés.

"L'ouverture de cette partie du chemin devrait être faite dès le printemps "pour le plus grand intérêt des localités environnantes, et pour le plus prompt "établissement de cette étendue de terre si propre à la culture.

"L'ouverture de ce chemin est si récente que son influence sur les établis- "sements n'a pas encore eu le temps de se faire sentir beaucoup ; cependant, "elle a eu le bon effet déjà d'avoir porté les gens à prendre des terres sur la lon-

“gueur de trois lieues, dans la partie supérieure du chemin, au milieu de l'anse
“appelée les “Grands Meeheins” et d'une demie lieue environ, au lieu appelé les
“Petits Capucins.”

“L'espèce de tendance à émigrer dans la partie inférieure du fleuve, surtout
“au bord de l'eau, fera pencher cette route très promptement ; car tous ces ter-
“rains sont cultivables, fournis qu'ils sont d'une forte couche de terre végétale
“sur les hauteurs comme partout ailleurs. Cette route doit nécessairement aug-
“menter la valeur de ces terres, et produire un bien immense pour les paroisses
“déjà formées de Ste. Anne et Cap Chat.

“Le commerce de ces derniers endroits en ressentira de très bons effets, en
“ouvrant à ces populations prisonnières depuis si longtemps, de nouveaux mar-
“chés sur lesquels elles pourront porter leurs denrées.”

MM. Lepage et Lespérance concluent leur intéressant rapport en recomman-
dant une nouvelle appropriation de £67, pour finir le chemin tel qu'il a été com-
mencé ; mais il faudra une somme additionnelle assez considérable pour faire
les ponts assez nombreux que l'on aura à construire sur cette route.

400 0 0
350 0 0
£50 0 0

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Deux chemins, l'un de St. Alexandre et l'autre de Ste. Hélène du Lac Pohénégamook.

Conducteur du 1er chemin, } G. H. BEAULIEU,
Conducteur du 2e do } JOSEPH ROY.

Somme appropriée.....	£900	0	0
Payé à G. H. Beaulieu.....	£346	17	2
Payé à Joseph Roy.....	450	4	7
		<u>797</u>	<u>1 9</u>

Balance restant..... £102 18 3

Ces deux chemins dont l'un, celui de St. Alexandre, part du 5e rang de la
paroisse St. Alexandre, l'autre de la ligne que sépare le township de Bungay de
la seigneurie de l'Islet du Portage, se rejoignent dans le township de Park, à un
point que les rapports que j'ai reçus, ne m'ont pas mis en état de désigner. La
longueur totale de ce chemin, de Ste. Hélène au lac Pohénégamook, est de 17
milles, et le chemin de St. Alexandre, à sa jonction avec le chemin de Ste.
Hélène, est de 9 milles.

Chemin de St. Alexandre.

G. H. BEAULIEU, conducteur.

Dans le chemin de St. Alexandre, 7 milles ont été ouverts, dont trois et demi
peuvent être pratiqués par les voitures d'été. Aucun pont n'a été fait, et il y en
a trois à faire, un sur la Rivière-du-Loup qui, dit M. Beaulieu, “sera probable-
ment coûteux,” un sur la rivière Fourchue, et un autre sur la rivière Rocheuse ;
mais ces deux derniers coûteront peu.

M. Beaulieu dit que la plus grande partie du terrain où passe ce chemin,
est d'assez bonne qualité ; et il ajoute : “On dit que ce chemin conduit à la plus
“belle vallée et au plus beau terrain que l'on puisse trouver en Canada. Les
“terres jusqu'au 4e rang du township (Parke) sont médiocres, mais ensuite on
“dit “qu'elles sont magnifiques et toutes complantées d'érables, merisiers et
“autres bois de bonne qualité.”

D'après les informations que me donne M. Beaulieu, il paraîtrait qu'il y a

déjà eu plusieurs applications pour avoir des terres dans cette localité et il croit que si les premiers rangs du township (Parke) eussent été arpentés, il y en aurait actuellement beaucoup de vendues.

Chemin de Ste. Hélène.

JOSEPH ROY, conducteur.

Le point de départ du chemin de Ste. Hélène au lac Pohénégamook, est à la ligne, comme il est dit plus haut, qui sépare le township Bungay de la seigneurie de l'Islet du Portage.

Pour se rendre au point de départ, il y a un mille de chemin à faire dans cette seigneurie.

Quoique des instructions aient été données au conducteur des travaux, M. Roy, de faire ce dernier mille, il en a été empêché par les propriétaires des terres, de sorte que l'accès au chemin ouvert, est à peu près impossible. Sept milles de chemins ont été faits propres aux voitures d'été et un autre mille aux voitures d'hiver.

Le conducteur ne peut dire le coût du chemin par mille ni celui de la construction des ponts, vu que les travaux ont été faits à la journée, et qu'il faisait faire simultanément le chemin et les ponts.

Vingt ponts ont été construits, formant ensemble 804 pieds de pontage. Il en reste encore douze à faire qui demanderont 295 pieds de pontage.

Le sol, dit M. Roy, "par où passe le chemin n'est pas d'une bien bonne qualité, cependant, au point où en est rendu le chemin, il devient meilleur et "continue "dit-on" en s'améliorant jusqu'au lac où il est excellent."

M. Roy dit aussi, que le cèdre, dans les environs du chemin, se trouve en très grande quantité et d'une qualité supérieure, et en ceci il s'accorde avec plusieurs autres personnes qui ont remarqué que, dans cette partie du pays, ce bois précieux y est remarquable sous ces deux rapports.

M. Roy dit que beaucoup de personnes se proposent de prendre les "belles terres" qui se trouvent auprès du lac, dès que le chemin qui y conduit sera ouvert.

Il est estimé que £775 suffiraient pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin du Mont Carmel.

NICOLAS BOUCHER, conducteur.

Somme appropriée.....	£150	0	0
Somme payée.....	150	0	0

Ce chemin qui a 18 milles de longueur (y compris une route de sept milles faite, ou plutôt ébauchée anciennement par le gouvernement, en arrière de St. Denis, et qu'il a fallu refaire presque entièrement,) traverse les townships Lassalle et Chapais, et se termine à la ligne provinciale.

Toute la partie ouverte peut être fréquentée par des voitures d'été.

Quatre milles restent encore à ouvrir, et c'est dans ces quatre milles que l'on trouve le plus beau sol.

Sept ponts, variant de 4 à 12 pieds de largeur, ont été faits cet automne dernier. M. Boucher ne peut dire ce qu'il en reste à faire dans les quatre milles de chemins non ouverts, mais il croit que le nombre n'en est pas considérable.

Avec la somme appropriée, M. Boucher n'a pu que parachever le chemin qu'il avait ouvert en 1854, et construire les ponts mentionnés ci-dessus

Aux excellents renseignements que M. Boucher a bien voulu me donner l'an dernier, ce monsieur a encore la bonté de m'en adresser d'autres aussi intéressants, et que je me fais un devoir de reproduire ici :

" Je ne puis que répéter ici que le sol depuis le lac à l'Aïse jusqu'à la ligne provinciale, est de la meilleure qualité possible. Je suis heureux de pouvoir ajouter à ceci le témoignage de Vital Desrochers, écuyer, arpenteur actuellement occupé à diviser en lot, le township Chapais. Ce monsieur s'accorde à dire avec moi que, dans les environs du lac, surtout en approchant la ligne provinciale, on ne saurait trouver, nulle part ailleurs, de meilleures terres pour y faire des établissements agricoles. M. Desrocher parle aussi, avec enthousiasme, des magnificences de ce beau lac, des sites pittoresques qu'on découvre de tous côtés sur les bords, et de la beauté des bois qui couvrent cette terre riche et fertile. L'étendue en est considérable. En longueur elle paraît s'étendre indéfiniment, et en largeur on peut lui attribuer 8 à 10 milles. Il est aisé de comprendre, par ce qui précède, quel avantage ce chemin offre à la colonisation et au commerce. A la première, il présente de belles terres couvertes de bois précieux, parmi lequel dominent le cèdre, l'ébène et le merisier. Le sol, sans pierre, n'attend que la pioche et la hache du pionnier pour ouvrir son sein à l'agriculture, et donner au colon assez courageux pour les lui demander, des richesses certaines en retour de son travail. Au commerce, il promet un débouché pour les articles propres à alimenter les chantiers, et surtout un moyen facile de lier des relations d'affaires avec les habitants sur la rivière St. Jean, et ses affluents, dont les défrichements s'étendent déjà à l'ouest, du point où cette route devra toucher cette rivière.

" Il existe des pouvoirs d'eau dans les environs du lac, qui seront d'un immense secours pour des établissements nouveaux. On y pourra construire, sans de grandes dépenses, des scieries, des moulins à farine et autres usines—

" La population augmente rapidement dans les environs des chemins qui s'ouvrent actuellement. Les terres des seigneuries sont toutes concédées, et la construction récente de plusieurs églises dans l'intérieur, prouve bien ce que j' avance. Partout on entame les terres de la couronne. Malheureusement, il est connu ici qu'il se trouve, sur les premiers rangs des townships, une lisière assez large de terres impropres à la culture, mais précieuses encore par les bois dont elles sont couvertes.

" Il faut donc traverser cette zone qui restera comme terres à bois, pour trouver le sol propre à la colonisation. C'est à quelques milles dans l'intérieur qu'il est situé, et c'est là qu'il faut arriver avec les voies de communications que la province fait ouvrir d'espace en espace. Nul doute que si les premiers rangs ou concessions des townships eussent été plus généralement propres à la culture, notre jeunesse n'aurait pas laissé ce comté pour se rendre soit au Saguenay, soit dans la partie inférieure de Rimouski; elle ne l'a fait que parce que l'impression était ici, que nous n'avions pas de bonnes terres à l'intérieur. Heureusement aujourd'hui, cette erreur disparaît, et les explorations récemment faites ont convaincu les plus incrédules. En effet, il est maintenant reconnu qu'il se trouve un espace de 10 à 12 milles de largeur sur toute la longueur du comté, en arrière des seigneuries et touchant la ligne provinciale, d'un sol magnifique, couvert de très beau bois et offrant le plus grand avantage à la colonisation, et dans les vues d'exploitation agricole.

" J'estime qu'il faudrait £350 pour compléter ce chemin jusqu'à la ligne provinciale, et je ne puis trop recommander l'allocation de cette modique somme. Déjà beaucoup de lots ont été marqués par ces personnes qui n'attendent que le moment de les voir arpenter pour en prendre possession, en attendant qu'ils

“ puissent les acquérir. Des sucreries ont été établies, et de beau sucre fait le
 “ printemps dernier, dans les environs du lac.”

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin Elgin.

C. A. VERREAULT, conducteur.

Somme appropriée	£200 0 0
Somme payée	100 0 0
Balance restant	£100 0 0

Ce chemin tel que projeté à 26 milles de longueur. Son point de départ est en profondeur de la seigneurie St. Roch, sur le lot No. 21, du township d'Ashford, et il se termine à la ligne provinciale. Cinq milles moins deux ou trois arpents ont été parachevés; mais il a été ouvert dans toute sa longueur.

Les 5½ milles parachevés peuvent être fréquentés par les voitures d'été, et le reste, jusqu'à la ligne provinciale, peut servir aux voitures d'hiver.

Les travaux qui précèdent ont été faits en 1854.

Un examen des lieux ayant retardé le commencement des travaux jusqu'au temps où les pluies extraordinaires de l'automne dernier commencèrent à tomber, M. Verreault m'écrivit à plusieurs reprises pour m'informer que, dans l'intérêt de l'œuvre, il remettrait l'ouverture de ces travaux. Enfin le 9 novembre dernier, il m'écrivit comme suit :

ST. JEAN PORT JOLY, 9 novembre 1855.

MONSIEUR,—“ J'ai l'honneur de vous informer que vu l'extrême abondance
 “ des eaux dans les bois, je n'ai pas cru devoir commencer les travaux du che-
 “ min Elgin pour cet automne—Il reste entre mes mains la somme de cent livres
 “ courant que je suis prêt à vous remettre à ordre.....
 “

J'ai, etc., etc.,

(Signé,) C. A. VERREAULT.

T. Boutillier, écuyer,
 Inspecteur des agences,
 St. Hyacinthe.

Dans une autre lettre du 25 décembre dernier, M. Verreault m'écrivit : “ La
 “ population n'a guère augmenté depuis l'époque de l'ouverture du chemin
 “ Elgin, mais 30 et 35 colons, quoiqu'ils n'y soient pas résidents, sont montés
 “ dans les townships Garneau, La Fontraine, Dionne et Casgrain, dans l'espoir
 “ d'avoir bientôt un chemin, et y ont fait de vastes défrichements qu'ils se pro-
 “ posent d'ensemencer ce printemps. Le moindre de ces abattis ne contient pas
 “ moins de 20 à 35 acres en superficie. Plusieurs autres défrichements ont été
 “ commencés depuis l'année dernière, mais sur une échelle moins vaste que les
 “ précédents.”

Le chemin Elgin a déjà coûté une somme assez considérable et étant en réalité un chemin très important pour la colonisation, je crois devoir transcrire les autres informations que m'a procurées M. Verreault, et que j'ai pu dernièrement consignées dans mon rapport.

Ce monsieur dans un très bon rapport qu'il m'a adressé dit : “ Les townships
 “ Ashford et Fournier, ne sont pas propres à la colonisation pour aujourd'hui, mal-

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

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

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

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

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Pierre.

ANTOINE TALBOT, conducteur.

Balance restant sur l'appropriation de 1854.....	£	4	6	6	
Somme appropriée en 1855.....		200	0	0	
			204	6	6
Somme payée en 1855.....		200	0	0	
Balance restant.....	£	4	6	6	

Ce chemin commence au bout de la route des commissaires, à St. Pierre, au côté sud de la rivière du sud, dans le township d'Armagh, et se termine aux établissements du township de Montmigny. La longueur projetée est de deux lieues et demie, dont une lieue est praticable pour les voitures d'été et le reste pour les voitures d'hiver.

Trois ponts ont été faits l'un dernier et un cette année; sept autres restent à faire, mais seront peu coûteux.

M. Talbot dit dans son rapport: “Toutes les terres traversées par ce chemin sont généralement bonnes et unies, le bois est de haute futaie, mêlé d'érable, mérisier, épinette et cèdre; on y remarque aussi l'orme, et les terres adjacentes sont toutes de même valeur.

“Sans ce chemin, la colonisation du township Armagh et Montmigny, est impossible. Depuis plusieurs années il est sorti des townships ci-dessus mentionnés, pas moins de 12 à 15 cents milliers de bardenaux par année, il s'y fait aussi un grand commerce de pièces, pieux et piquets de cèdre; ce commerce ne s'est pas fait sans de grandes difficultés par le mauvais état des chemins.

“Sept personnes à ma connaissance ont pris des lots dans le township d'Armagh, dont 3 ont recolté ces dernières années; une seule y réside. Il n'y a pas

“ moins de 60 à 70 familles résidentes dans le township Montminy, et un grand nombre de colons qui ont ouvert leurs lots n'attendent que l'ouverture du chemin pour s'y fixer.

“ Une chapelle doit être bâtie dans cette localité l'été prochain, ainsi qu'un moulin à farine, il existe actuellement deux moulins à scie.

“ La mouche à bled est encore inconnue dans ces endroits.”

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh.

PIERRE DAGNEAU, Conducteur.

Somme appropriée.....	£100	0	0
Somme payée.....	100	0	0

Le point de départ de ce chemin est au côté sud de la rivière du Sud, dans cette partie du township d'Armagh qui se trouve dans la paroisse de St. Valier. Il a été exploré sur une longueur de 8 milles.

La longueur ouverte est d'environ deux milles, dont $1\frac{3}{4}$ est praticable pour les voitures d'été.

De la somme allouée en 1854, £50 ont été employés à réparer l'ancienne route des commissaires qui conduit à ce chemin, et £75 à améliorer une côte considérable.

Le coût du chemin est évalué par le conducteur à £130 par mille.

M. Dagneau ne connaît pas bien exactement les terrains qui avoisinent ce chemin, mais ceux qu'il a visités, lui ont paru très bons et couverts d'érable, mérisier, sapin, épinette et cèdre, et il est informé que le terrain où doit conduire ce chemin est meilleur encore.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau auprès de ce chemin.

La mouche à bled “ dit M. Dagneau, n'a causé aucun dommage dans ces localités. Le grain jeté en terre est venu à bonne maturité et à la satisfaction des colons. M. Dagneau croit que tous les lots situés sur le chemin sont pris. “ Il pense qu'il faudrait encore £900 ou £1000 pour compléter son chemin.”

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin de Buckland.

RÉV. M. MAILLOUX, conducteur.

Somme appropriée.....	£250	0	0
Somme payée.....	200	0	0
Balance restant.....	50	0	0

Le point de départ de ce chemin est au front de la 8ème concession de St. Gervais, et est destiné à ouvrir une voie de communication entre les anciens établissements et ceux de la société de colonisation de Bellechasse, qui se trouvent dans la partie Est du township de Buckland, et est dirigé vers la ligne provinciale au-delà du township Mailloux, déjà en grande partie colonisé.

Trois lieues de ce chemin ont été ouvertes en 1854, dont deux milles et douze arpents ont été parachevés.

Le révérend M. Mailloux à qui la colonisation doit déjà beaucoup de ses succès et qui, en 1854, a conduit les travaux de ce chemin, sans vouloir accepter de rémunération, s'est encore l'été dernier imposé le sacrifice de son repos, et a embrassé encore une fois les fatigues de la vie dans les bois, pour activer la colonisation qu'il affectionne avec tout l'ardeur de son patriotisme bien reconnu.

On lira avec beaucoup d'intérêt l'extrait suivant que je donne du rapport que ce monsieur a bien voulu me faire :

" La longueur du chemin terminé est d'environ trois milles et douze arpents, le reste est ébauché.

" La partie la plus difficile, à part deux cédrières, est terminée.

" La longueur du chemin de Buckland est de neuf milles.

" L'ensemble du chemin parachevé peut former environ trois milles et douze arpents.

" Le chemin a d'abord été ébauché par moi avec l'aide volontaire de certains habitants de St. Charles et de St. Gervais ; l'étendue terminée l'a été aussi par moi.....

" La partie terminée est parfaitement bonne pour les voitures d'été. Le reste du chemin est ébauché de manière à pouvoir aussi y passer en voitures d'été, mais avec difficulté pour certaines parties.....

" Mon opinion est que le coût de ce chemin, à part les ponts, n'excèdera pas £130 par mille. J'ai déjà en occasion de faire connaître que les quatre premiers milles étaient extraordinairement difficiles à faire.

" J'ai fait réparer le pont déjà érigé sur la première branche de la Rivière des Abénaquis pour £3 15s ; celui de la seconde branche a coûté environ £22. Ce sont les deux plus grands ponts du chemin. Quatre autres de 12 à 20 pieds de lambourdes restent à faire, et quelques autres de moindre importance.

" Notre chemin de Buckland fournira des établissements, sur chacun de ses bords, pour un grand nombre de colons. Déjà plusieurs y ont pris des terres. Il est boisé dans toute sa longueur. Les bois d'épinette, d'érable, de merisier et de cèdre y sont très beaux et très propres à l'exploitation.

" Le chemin de Buckland donnera les moyens de faire un grand nombre d'établissements et sur ses bords, et dans la partie de Buckland, qui appartient encore au gouvernement, et dans le township de Mailloux, auquel il conduira par le chemin des terres déjà colonisées et auxquelles il aboutira. Dans la seule partie de Buckland qui appartient au gouvernement, 112 lots sur 138 qu'elle renferme, sont déjà pris et la plus grande partie en voie de défrichement.

" Déjà trois moulins à scies et un moulin à farine ont été construits, et un second à farine est en voie de construction.

" La Fourche du Pin, la Fourche du Nord-Ouest, dans le township de Mailloux, ont de grands pouvoirs d'eau. Sur le chemin de Buckland, se trouvent les deux branches de la Rivière des Abénaquis, qui ont des pouvoirs d'eau assez considérables et peuvent fournir de l'eau pour de grands moulins. Il y a en outre plusieurs décharges de lacs et un grand nombre de rivières qui peuvent suffire à des moulins de dimensions ordinaires.....

" Je suis d'opinion, sauf erreur, qu'il nous faudra encore £600 pour compléter le chemin.....

" Trente-quatre colons sont résidents dans Buckland ; à peu près le même nombre dans le township Mailloux. Un nombre plus grand doit se bâtir l'été prochain et s'y fixer.

“ La mouche à bled n'est point apparue dans notre jeune colonie. Les récoltes y sont très abondantes pour l'étendue de terre mise en valeur. Nos jeunes colons sont contents et de la qualité du sol et du produit de leur travail.

“ Les premiers colons ne sont qu'à 13 lieues de la Pointe-Lévi.”

COMTÉ DE DORCHESTER.

Côtes à Mimeau—Chemin de Frampton.

Révérénd M. KERRIGAN, conducteur.

Somme appropriée.....	£100 0 0
Somme payée.....	100 0 0

M. Kerrigan, qui s'est dévoué à l'œuvre de la colonisation avec beaucoup de zèle et de désintéressement personnel, m'ayant transmis un rapport bien circonstancié, je me fais un devoir de le transcrire ici :

FRAMPTON WEST, 8 décembre 1855.

MONSIEUR,—“ Je suis enfin en position de vous envoyer mon rapport des ouvrages faits dans le cours de l'automne dernier, dans les côtes à Mimeau. Comme vous le savez, la somme appropriée l'an dernier avait été insuffisante pour compléter les ouvrages projetés par le gouvernement.

“ Le nombre de ces côtes et la qualité dure et rocheuse du terrain demandaient une somme de travail plus considérable qu'on ne l'avait cru. J'ai la satisfaction cependant de pouvoir dire que de grandes et durables améliorations ont été effectuées, et les habitants de ce township et ceux du township voisin (Cranbourne,) peuvent maintenant porter à Québec ou en rapporter des charges doubles de celles qu'ils conduisaient avant.

“ Toutes personnes qui passent sur ces côtes, depuis qu'elles ont été améliorées, sont satisfaites et étonnées de la somme de travail qui a été fait avec une dépense comparativement si petite ; mais je n'ai pas besoin de vous dire, monsieur, que ceci est dû principalement à l'activité que j'ai mise à engager les gens à coopérer avec le gouvernement, pour faire disparaître ces barrières de roches qui étaient un obstacle sérieux au progrès de ce township et de ceux qui l'avoisinent. Les gens, je suis heureux de pouvoir le dire, ont apprécié les intentions bienveillantes du gouvernement ; et catholiques et protestants ont fourni une grande somme de travail.

“ Je dois cependant observer que, pour que l'amélioration de ces côtes soit considérée comme parfaite, une somme ultérieure est nécessaire ; une côte encore n'a point été touchée.

“ Dans ma dernière lettre, j'ai pris la liberté de vous mentionner qu'il y avait une étendue de pontage qu'il fallait nécessairement faire pour prévenir tout danger.

“ Quoique je n'aie point été autorisé par vous, monsieur, j'ai pris cependant sur moi la responsabilité de le faire faire. Pour cette raison et pour n'avoir pas fait mes comptes à temps, j'ai excédé le montant de la somme accordée (£100) de £24 2s. 6d. Si le gouvernement m'accorde cette dépense additionnelle, j'en serai bien reconnaissant, mais sinon, je serai obligé de la prélever dans les deux townships.

“ Nous sommes tous profondément reconnaissants envers le gouvernement pour l'aide qu'il nous a accordée. Aucun argent public n'a été employé plus judicieusement.

“ Si quelques côtes, encore, sur le chemin de Cranbourne, ont été abattues, il y aurait une ligne unie d'excellent chemin, depuis les hauteurs de Cranbourne à Québec.

“ Quant à la somme que vous m'allouerez, je serai parfaitement satisfait. . . . Je n'accepterais pas de rémunération cette année plus que l'an dernier, si la perte de mon cheval ne m'avait obligé d'en louer un.”

“ (Signé,) M. KERRIGAN, Prêtre.

COMTÉ DE DORCHESTER.

Pont sur la rivière à l'Eau-Chaude, dans Standon.

JOHN DILLON, conducteur.

Somme appropriée.....	£100 0 0
Somme payée.....	90 0 0
Balance restant.....	£10 0 0

Ce pont dont la construction a été surveillée avec beaucoup de soin par M. Dillon, a été construit à l'entreprise par M. Stanislas Gosselin. Et d'après le rapport que m'en a fait M. Dillon, il doit être un ouvrage solide et durable. Il a coûté £86—somme qui, d'après les spécifications faites, par M. Dillon, pour assurer la solidité du pont, n'était pas exorbitante.

COMTÉ DE BEAUCE.

Chemin de Lambton.

LS. LABRECQUE, } conducteurs.
EDMOND LEUREUX, }

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£ 1 18 9
Montant de l'appropriation de 1855.....	350 0 0
	351 18 9
Montant payé.....	344 9 10½
Balance restant.....	£ 7 8 10½

Je regrette beaucoup de n'avoir pas reçu des conducteurs le rapport que j'avais lieu d'attendre de leurs opérations faites dans le cours de la dernière saison, sur ce chemin, qui est l'une des principales voies des townships de l'est.

Le 12 décembre dernier, M. Labrecque m'écrivait : “ Nous avons amélioré plus de six milles de chemin, je vous ferai un rapport plus détaillé prochainement.” De sorte qu'il est possible que ce rapport parvienne encore.

Ce chemin part de St. François, sur la rivière Chaudière, traverse les townships de Tring, Forsyth et partie de Lambton.

La partie de chemin qui se trouve dans le township de Tring, est m'a-t-on assuré, verbalisée, et chose assez étrange, c'est dans ce township que l'on trouve la plus grande étendue de mauvais chemins. Lors de ma visite du chemin, en septembre dernier, il ne paraissait pas que les autorités locales eussent fait tra

vailler dans ce chemin ; mais on me donna à entendre qu'elles le feraient prochainement.

Le défaut de rapport des conducteurs me prive de renseignements importants qu'il eût été avantageux de vous faire connaître.

Il est peu d'endroits qui promettent autant de succès à la colonisation que la paroisse de St. Vital de Lambton. Elle est située sur le bord du lac St. François qui est une petite mer intérieure, dont les eaux sont excellentes et abondantes en poisson. Le sol est d'une excellente qualité comme l'atteste la prospérité des colons. Le terrain y a acquis déjà un accroissement considérable de valeur, et déjà des colons regrettent de n'avoir pas acheté une plus grande étendue de terre lors de leur arrivée.

Quoique trois lieues, à-peu-près, de chemin dans Tring, soient dans un état propre à décourager même de hardis voyageurs, on est étonné, en arrivant dans Forsyth, de voir l'aisance qui règne chez un grand nombre des colons. Quelques-uns ont des étendues considérables de terre défrichée, et des maisons et autres bâtiments qui annoncent non seulement un état de fortune satisfaisante mais encore de confort.

Tring et Forsyth, townships limitrophes, donnent l'occasion de faire une comparaison qui prouve à l'évidence le résultat funeste de grandes concessions à des individus incapables d'établir leurs terres.

Tring a été concédé depuis longtemps, en plus grande partie, à des personnes qui n'ont jamais résidé sur leurs terres et qui probablement n'ont jamais eu l'intention de le faire. Quelques colons cependant ont pu, dans la partie nord du township, s'y établir et former une paroisse, mais à peu de distance de l'église de St. Victor de Tring, les chemins sont à peu près impraticables. Quoiqu'ils soient verbalisés depuis longtemps, les lois municipales ont été jusqu'ici insuffisantes pour atteindre les propriétaires, dont la plupart sont absents, et les contraindre à contribuer à la confection des chemins. Dans Forsyth, au contraire, le terrain, du moins où passe le chemin, a été concédé directement à des colons, il n'y a que peu d'années. Pour toute aide donnée à ces colons, le gouvernement au-delà de Tring, dans Forsyth, a fait ouvrir, sans enlever les souches, un chemin de quelques milles. Cet encouragement, joint aux conditions aisées de la concession par la couronne, a suffi pour engager les plus vigoureux colons à traverser l'horrible voie de Tring et à s'établir dans Forsyth ou Lambton, où maintenant on voit des établissements d'une haute valeur.

Le chemin Lambton joint, à peu de distance de l'église de St. Vital, celui de St. François. Il est conséquemment une des principales artères des townships de l'Est, et sous ce rapport doit être ouvert sous le plus court délai et d'une manière durable. Si la municipalité de Tring était amenée à une contribution raisonnable, les frais d'une amélioration complète faite par le gouvernement ne seraient pas considérables. La somme de £250 a été employée par M. Labrecque, en 1854, dans ce chemin. Une partie de cette somme a été employée à améliorer le chemin, l'autre à construire un pont sur la rivière aux Bluets. Une égale somme de £150 a été employée aussi en 1854, par feu M. Rémi Bolduc, pour construire deux ponts très importants, l'un sur la rivière appelé Le Bras, l'autre sur un autre cours d'eau appelé le Bras-Ouest.

COMTÉ DE MÉGANTIC.

Pont sur la rivière Osgood (Chemin Craig.)

W. HUME, conducteur.

Somme appropriée.....	£20	0	0
Somme payée.....	20	0	9

Ce pont pour lequel £100 avaient été appropriés en 1854, n'avait pu, avec cette somme, être parachevé; il l'a été complètement dans la dernière saison et d'une manière solide et durable.

Il y a plusieurs autres ponts dans le chemin Craig, qui demandent des réparations, et aussi certaines côtes escarpées qu'il a déjà été question de réparer. Le bureau des travaux publics a ordonné, il y a quelques années, une exploration dans cette partie du chemin. D'après les informations qu'on m'a données, je erois qu'il serait plus avantageux de les éviter entièrement, en donnant une autre direction au chemin actuel.

COMTÉ DE MÉGANTIC.

Chemin de Somerset et Halifax.

F. L. POUDRIER et }
C. P. DE CHAMPLAIN, } conducteurs.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£300	0	0
Somme appropriée en 1854, pour reconstruire le pont de Bayley Hall, et transférée en 1855, à l'ouverture du chemin susdit.	100	0	0
		400	0
Somme payée.....		377	6 4½
Balance restant.....	£	22	13 7½

Le point de départ de ce chemin est l'extrémité du chemin de la station du chemin de fer à Plessisville, dans le township de Somerset, et il se termine au chemin Gosford, près du Lac William, dans le township d'Halifax. Sa longueur est de 11 milles. Il est ouvert dans toute sa longueur, mais n'est pas facilement pratiqué.

Cette route est verbalisée et devait être ouverte et faite par certains propriétaires désignés au procès verbal, cependant avec la somme accordée par le gouvernement et employée par Messieurs Poudrier et De Champlain, l'ouvrage qu'ont donné les propriétaires n'a pas été suffisant pour parachever le chemin.

Cette voie cependant doit être complétée le plus prochainement possible, vu qu'elle est d'une importance majeure pour la colonisation, en rendant plus facile l'accès aux terres qui se trouvent dans les profondeurs. Tous les propriétaires obligés à la confection de cette route, n'étaient pas également en état de donner beaucoup de travail l'automne dernier, en conséquence des pluies torrentielles qui ont duré pendant cinq ou six semaines et qui ont détruit une partie de leurs récoltes.

Il est probable que dans le cours de la saison prochaine, ils seront en état de reprendre leurs travaux, et, qu'avec quelque nouvelle assistance, ils termineront la confection du chemin.

Messieurs Poudrier et De Champlain s'accordent sur les avantages de ce chemin, et en recommandent fortement le prolongement jusqu'au Lac St. François, distance de 32 milles de la station de Somerset. La distance de la même station, au chemin de Lambton, à la tête du lac St. François, à l'église de St. Vital, est, suivant eux, de 42 milles.

M. Poudrier, dans son rapport, fait les réflexions qui suivent: "Vu qu'il est
"souvent difficile d'obtenir un centoi d'argent suffisant pour l'ouverture de che-
"mins, à cause du grand nombre de demandes faites par différentes localités, je
"suggérerais une faible augmentation dans les prix des terres de la couronne,

“ par exemple de 6d. par acre. Avec le revenu de cette augmentation, il serait facile de se procurer un fonds de plus de £4,000 pour aider les hardis pionniers qui ne manqueraient pas d'aller s'établir de suite dans ces townships. * * *

“ Il existe des pouvoirs d'eau dans les environs de ce chemin, et de la pierre à chaux en quantité. Mais ce qui doit attirer l'attention, c'est surtout la richesse des mines dites de Mégantic, qui se trouvent dans Halifax et New Ireland.

“ La population s'est accrue cette année de plus de 256 âmes, dans le township de Somerset. Un grand nombre de personnes viennent des bords du St. Laurent, s'établir dans les environs du chemin. La culture des terres y progresse rapidement, et il n'y a nul doute que si le gouvernement vient en aide de nouveau aux colons, ce chemin sera avantageux non seulement pour eux, mais encore pour le chemin de fer.”

M. De Champlain dit : “ La décharge du Lac William est une suite de pouvoir d'eau qui, utilisés, l'emporteraient sous tous les rapports, sur ceux de Magog. * * *

“ Il se trouve des mines de cuivre dans le township d'Halifax, à une petite distance du chemin.

“ La population du township d'Halifax, lors du dernier recensement, était de 2,941, aujourd'hui on m'assure qu'elle dépasse le chiffre de 3,500. * * *

“ Il est certain que notre chemin n'a pas pu contribuer à attirer ici de nouveaux colons qui, sans cette voie, se seraient fixés, soit à Somerset, ou soit à Stanfold.”

COMTÉ DE LOTBINIÈRE.

Chemin de Ste. Croix.

C. FRS. DIONNE, conducteur.

Balance restant de l'appropriation de 1854	£ 8 12 9½
Appropriation de 1855	100 0 0
	108 12 9½
Somme payée.....	99 13 0
	£ 8 19 9½

Ce chemin est une continuation de celui de Ste. Croix, depuis le chemin de fer de Québec et Richmond, jusqu'au chemin Gosford, dans la paroisse de Ste. Agathe.

Sa longueur est de 7 milles ; 5 milles, 5 arpents et 7 perches ont été ouverts en 1854, par M. Moufet, et 1¾ milles en 1855, par M. Dionne.

A peu près deux milles sont praticables pour les voitures d'été, et les autres cinq milles le sont pour les voitures d'hiver.

En 1854, M. Moufet avait fait sept ponts qu'il évaluait, lorsqu'ils seraient complètement finis, à à-peu-près £125.

M. Dionne a fait l'été dernier quatre ponts qui ont coûté £17 10. Il en reste encore deux autres à faire de 40 pieds de pontage chacun.

Il existe dans ce chemin beaucoup de savanes qu'il faudra ponter.

M. Dionne dit dans son rapport : “ Les terres depuis Ste. Agathe jusqu'à Leeds, sont d'un bon sol, couvertes de bois de construction et de pouvoirs d'eau. “ Les habitants de Leeds et de Ste. Agathe, ne peuvent aller à Québec, que durant

“ certai
 “ ront a

 “
 “ grand
 “ pouva
 “ Flavi

 “
 “ Agat
 M.
 complé
 M.
 Somme
 Somme
 Balanc
 La
 est dan
 Lauren
 forges
 Q
 voiture
 Si
 Ci
 “
 “ d'un
 “ qual
 “ cultu
 “ plus
 “ qui
 “ faire
 “ hiver
 “ des
 “ dit o
 “ cult
 “ pleu
 “
 “ nan
 “ Bat
 “ s'été
 “ de
 “ An
 “ déj
 “ ass
 “ ret
 “ mi

“ certains temps de l'année. Le chemin de Ste. Croix étant parachevé, ils pour-
 ront aller aux villes de Montréal et de Québec, en tout temps.....

“ Dans toute la partie du chemin ouvert, la colonisation s'est faite sur une
 grande échelle, et, pour preuve, c'est que dernièrement une superbe chapelle,
 pouvant contenir 800 à 1000 personnes, a été construite dans la paroisse de St.
 Flavien.....

“ Ce chemin serait très avantageux pour les paroisses de St. Flavien, Ste.
 Agathe, et pour les townships de Leeds, Inverness, Halifax et autres.”

M. Dionne pense qu'une somme de £1,250, serait encore nécessaire pour
 compléter le chemin.

M. Monfet, en 1854, avait évalué ce qui restait à faire alors à £733.

COMTÉ DE CHAMPLAIN.

Chemin des Grandes Piles.

LOUIS ARCAD, conducteur.

Somme appropriée.....	£400	0	0
Somme payée.....	325	0	0
Balancé restant.....	£ 75	0	0

La longueur projetée de ce chemin est de 16 milles, son point de départ
 est dans la nouvelle paroisse de St. Maurice, à 2½ lieues au nord-ouest du St.
 Laurent, dans le rang nord-ouest de Ste. Marguerite, sur le No. 21, des nouvelles
 forges de Radnor.

Quatre milles de chemin ont été ouverts, dont 22 arpents peuvent servir aux
 voitures d'été et le reste aux voitures d'hiver.

Six ponts ont été construits qui ont coûté ensemble la somme de £116.

Ci-suivent les observations que fait M. Arcand dans son rapport :

“ Ce chemin passe dans tout son parcours sur un sol excellent, à l'exception
 d'une savane pelée où il se trouve de 5 à 6 pieds de terre noire de la meilleure
 qualité, qui n'a besoin que d'être égoutée pour devenir des plus propres à la
 culture. Cette savane peut avoir 4 milles de long et se trouve traversée par
 plusieurs coteaux couverts de pin rouge et blanc, et de belle épinette rouge—ce
 qui facilitera beaucoup la construction du chemin qui serait peu coûteux à
 faire si l'on pouvait couper et rendre sur les lieux, dans le courant du présent
 hiver, le bois propre au pontage de cette partie de savane. A part cette savane,
 des bois de toutes espèces et de toutes qualités se trouvent sur les parcours du
 dit chemin. Les terrains adjacents auxquels le chemin conduit peuvent être
 cultivés avec avantage, et n'attendent que l'ouverture du chemin pour faire
 pleuvoir sur eux ceux qui les désirent et les demandent depuis longtemps.

“ Ce chemin va ouvrir à la colonisation une riche contrée agricole compre-
 nant le township Radnor, partie des seigneuries du Cap la Magdeleine et de
 Batiscan, appartenant toutes deux au gouvernement, et une belle vallée qui
 s'étend depuis le lac Raboneheka ou Rivière des Envies, dans la dite seigneurie
 de Batiscan, jusqu'au lac Long et Makinac, en passant sur la seigneurie Ste.
 Anne et des Grondines. Les habitants qui avoisinent ces contrées éprouvent
 déjà un sentiment de juste intérêt à voir commencer un chemin qui doit leur
 assurer tant et de si grands avantages, et j'espère que l'exécution n'en sera
 retardée ni par faute d'énergie ni par faute de moyens. Le terminus de ce che-
 min, aux Chutes des Grandes Piles, sur la rivière St. Maurice, va offrir au

“ commerce un avantage incalculable pour le présent ; l'avenir seul pourra le dire. Il sera le chemin des commerçants et des colons qui s'établiront le long des beaux rivages de la rivière St. Maurice, vu que sa course directe pour communiquer à la ville des Trois-Rivières, sera d'au moins 12 milles plus courte que celle des chemins qui suivent la côte sud-ouest de la rivière St. Maurice. Ce chemin part du lieu où est un pouvoir d'eau des plus remarquables, sur lequel sont érigées les forges nouvelles de Radnor, un moulin à scie et à farine. Le pouvoir d'eau passe dans un canal de pierre à chaux long de plus d'un mille et d'une hauteur qui varie de 15 à 30 pieds, et se termine à la Chûte des Grandes Piles, sur la rivière St. Maurice, sur laquelle chute on peut, presque sans frais, ériger des moulins de toutes sortes. Le minerais de fer se fait souvent remarquer sur son parcours et peut alimenter les nouvelles forges pendant bien des années.

“ La nouvelle paroisse St. Maurice, d'où part le chemin, contenait, il y a dix ans, environ 100 âmes, et elle en compte aujourd'hui plus de 2,500, et je crois qu'aussitôt que le chemin projeté aura atteint les terres non concédées, tant de Radnor que des seigneuries mentionnées ci-dessus, la population s'élèvera plus rapidement que dans la nouvelle paroisse de St. Maurice, car ce chemin, une fois rendu aux Piles, facilitera par légalité de son niveau, le transport des approvisionnements entre la ville des Trois-Rivières et la partie navigable du St. Maurice, et ouvrira aux colons les riches contrées qui demeurent incultes, tant sur la rive St. Maurice que sur ses affluents.”

M. Arcand croit que la somme nécessaire pour parachever ce chemin devrait être de £1,500 à £1,600.

COMTÉ DE ST. MAURICE.

Chemin de Caxton.

LUC GÉLINAS, conducteur.

Somme appropriée.....	£185 0 0
Somme payée.....	61 18 0
	123 2 0
Balancee restant.....	123 2 0

Le chemin de Caxton commence à celui de Shawanigan, traverse St. Etienne, St. Barnabé, St. Paulin, et se termine chez le nommé Joseph Trépanier, dans Ste. Ursule.

Sa longueur projetée est de 11 milles et 11 arpents. Cinq milles et 4 arpents ont été parachevés en 1854, et 2 milles en 1855. Toute cette étendue peut être parcourue par les voitures d'été.

Deux ponts ont été construits en 1851, l'un sur la Rivière Machiche, de 80 pieds de pontage, l'autre sur la Rivière du Loup, de 100 pieds de pontage. Le premier a coûté £60, le second £106. Il en reste encore un autre de 30 pieds de pontage qui coûtera au moins £25.

Voici les renseignements que donne M. Gélinas sur ce chemin et qui peuvent intéresser la colonisation : “ Le sol est uni et sablonneux, mais assez bas en quelques endroits pour nécessiter du pontage.

“ Ce chemin conduit à tous les chantiers sur le St. Maurice, aux forges St. Maurice et à la ville des Trois-Rivières, aussi aux beaux établissements des Grès et à ceux du township Shawanigan, où le sol est très propre à l'agriculture ; c'est par ce chemin que cinq à six paroisses transportent leurs effets dans les chantiers et aux villes.

“ Il y a trois superbes moulins et de riches carrières de pierre à chaux, le long de ce chemin, sur et près de la Rivière Machiche.

“ La somme nécessaire pour compléter ce chemin et le mettre d'une largeur convenable et commode pour les besoins du public (largeur qui devrait être de 24 pieds au moins, c'est-à-dire double de ce qu'elle est actuellement) est, selon moi, de £300, non compris l'octroi de l'année dernière.

“ La population de St. Etienne (township St. Maurice) est de 11 à 1200 âmes, et celle de Shawanigan de 600, d'après ce que me dit le curé desservant ces deux localités.

“ La mouche à bled n'a causé aucun ou presque aucun dommage dans nos droits ces années dernières.”

Il a été fait relativement à certains changements dans la direction de ce chemin, et surtout au sujet d'une côte auprès de la Rivière Machiche, des suggestions qui ont été considérées comme méritant une attention particulière et, en conséquence, il a été décidé qu'une partie seulement de l'appropriation serait employée jusqu'à ce qu'une nouvelle visite des lieux ait été faite.

COMTÉ DE MASKINONGÉ.

Chemin de Hunterstown.

P. C. RIVARD, conducteur.

Somme appropriée.....	£65 0 0
Do payée.....	65 0 0

Le point de départ du chemin de Hunterstown, est vis-à-vis la concession appelée le Bout du Monde, et son terminus est dans l'intérieur de Hunterstown.

La longueur projetée de ce chemin est de six milles et demi, dont 4 ont été parachevés en 1854. Il en a été ouvert cette année 67½ arpents, dont 7½ ont été complètement terminés.

Dans la partie de chemin fait l'an dernier, il a été construit 5 ponts qui ont coûté £30, et un bac pour traverser la Rivière du Loup a coûté £20.

M. Rivard dit, dans son rapport de cette année, qu'une grande étendue de terre n'a été achetée, ouverte et ensemencée dans Hunterstown.

Il évalue à £200 ce qui reste à faire, dans ce chemin, pour le compléter.

COMTÉ DE BERTHIER.

Chemin de Brandon.

AMABLE JETTÉ, conducteur.

Somme appropriée.....	£150 0 0
Somme payée.....	128 1 ½

Balance restant.....	21 18 11½
----------------------	-----------

Ce chemin est tout dans le township de Brandon ; il commence au 4me rang sur le No. 18, sa longueur n'est pas définie. Du point de départ, 6½ milles sont parachevés, c'est-à-dire, 5 milles l'ont été en 1854, et 1½ cette année.

Le coût par mille a été l'an dernier de £66, et cette année de £55, sans comprendre les ponts dans l'un et l'autre cas. Il y en a 28 ponts de faits sur la ligne entière du chemin, complété. La longueur de ces ponts varie de 4 à 150 pieds.

M. Jetté disait dans son rapport sur ses travaux de 1854 : “ Depuis que ce chemin est ouvert, grand nombres de personnes ont visité les terres adjacentes, plusieurs s’y sont établies sur le 11me rang, même, quoique le chemin se termine au 9me” et il ajoute, dans son rapport de cette année, “ que le terrain est rocheux mais cultivable pour la plus grande partie. On rencontre des caps de roches incultivables et très élevés en quelques endroits. Les terrains adjacents me paraissent semblables ; où finit le chemin, c’est-à-dire, un mille plus haut, le terrain est plus uni et plus bas, par une étendue de 2 milles en profondeur et de 4 à 5 en largeur. * * * * *

“ A mesure que le chemin s’ouvre, les gens vont marquer les arbres en signe de prise de possession, et même ils vont jusqu’à deux rangs en avant du chemin ouvert, pour s’emparer ainsi des terres.

“ Il y a deux moulins à scie sur le 6me et le 7me rang, il existe un autre pouvoir d’eau au 11me rang.

“ Il se trouve des colons à une distance de 5 à 6 milles au-delà du chemin parachevé, nommément M. Leprohon et plusieurs autres individus, où le terrain paraît meilleur. Il serait à désirer que le chemin fut prolongé jusqu’à ces habitations, ce qui nécessiterait une somme de £250 à £300. * * * * *

“ Je connais une douzaine de familles qui se sont établies sur ces lots depuis l’ouverture du chemin.”

COMTÉ DE JOLIETTE.

Deux chemins de Colcart.

LAURENT DESAULNIER, conducteur.

Balance restant de l’appropriation de 1854.....	£ 50 0 0
Somme appropriée en 1855.....	100 0 0
	150 0 0
Somme payée	145 0 0
	£ 15 0 0

La longueur projetée de ces deux chemins est de 9 milles ; dont 7½ moins 5 chaînes, ont été parachevés en 1854, et le reste en 1855.

L’un de ces chemins part de la frontière du lot No. 21, dans le 4e rang, dans Cathcart, et traverse la Rivière L’Assomption, au milieu du 5e rang, sur le No. 27, et se termine sur le No. 37, dans le 6e rang ; l’autre chemin part de la frontière du lot No. 7, dans le 4e rang, et se termine sur le lot No. 13, dans le 7e rang.

Le coût du chemin a été d’environ £78 par mille, sans les ponts.

Quarante-trois ponts de 3 à 20 pieds de pontage qui ont coûté ensemble £26 12s. 10d., ont été construits.

M. Desaulnier croit qu’un pont sur la rivière L’Assomption qui, ajoute-t-il, “ serait d’une grande utilité, coûterait environ £80.”

“ Le sol, dit encore M. Desaulnier, où passe ce chemin est bon, quoiqu’un peu rocheux, les bois sont gros, et mêlés d’érable, bouleau, hêtre, pin, pruche et cèdre. Le chemin au nord-est de la Rivière L’Assomption, conduit à une étendue de bonne terre et, s’il se continuait encore deux milles plus loin, il faciliterait de beaucoup l’établissement de cette partie du dit township. Le chemin au sud-ouest de la Rivière L’Assomption, passe dans une étendue de bonne terre qui se continue sur les neuvième, dixième et au-delà du onzième

“rangs du dit township, et il m'a paru que cette étendue de bonne terre s'étend jusqu'à la profondeur du dit township, et qu'en conduisant encore ce chemin jusqu'au delà de quatre milles, on faciliterait aussi de beaucoup l'établissement de cette partie du township.

“Ces deux chemins offrent divers avantages à la colonisation et au commerce; d'abord donnant la chance aux pauvres de l'établir et aussi d'aller à l'église, aux moulins et au marché: il y a près de ces deux chemins trois moulins à scie et un moulin à farine. Il existe, dans le township, divers pouvoirs d'eau sur la Rivière L'Assomption et la Rivière Rouge. Je n'ai vu aucune trace de mine de fer, ni d'autre minéral, non plus aucune carrière de pierre à chaux.”

“Les deux chemins dont j'ai eu la surveillance sont complètement finis; mais ils pourraient être avec beaucoup d'avantage continués plus loin, savoir: celui du nord-est de la rivière L'Assomption, deux milles plus loin,—ce qui pourrait coûter environ cent cinquante louis, et celui du côté sud-ouest de la Rivière, pourrait être continué encore quatre milles, ce qui pourrait coûter environ trois cents louis.”

“La population a beaucoup augmenté et la colonisation a beaucoup progressé sur la ligne des chemins et dans les environs.”

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Chertsey,

ALXR. DALY, conducteur.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£214	4	7½
Somme payée en 1855.....	10	15	5

Balance restant.....	£203	9	2½
----------------------	------	---	----

Ce chemin est entièrement situé dans le township de Chertsey. Il commence sur le No. 24, au front du 4e rang, et se termine à la profondeur du lot No. 8 du 6e rang.

La longueur projetée de ce chemin est à-peu-près 11½ ; 5½ milles, moins 20 chaînes ont été ouverts en 1854.

La longueur des deux ponts qui ont été construits sur les chemins nord et sud de la Rivière Lacoureneau, est de trois cents pieds.

Le pont sur la Rivière Lafontaine a 120 pieds de long. Deux autres ponts de 50 pieds de pontage chaque, ont été faits sur des ruisseaux. Le coût de cinq ponts, construits en 1854, est de £82 8s. 6d.

Des plaintes ayant été portées contre M. Daly, comme conducteur des travaux de ce chemin, les travaux ont été suspendus le 24 août, 1854. Une enquête, de nature départementale, a été commencée pour s'informer des plaintes. Mais les parties intéressées ayant demandé une enquête dans laquelle elle pussent avoir plus de latitude dans l'accusation, la défense et la confrontation des témoins, la première enquête a été suspendue.

Depuis mon dernier rapport, avis m'a été donné que le pont construit par M. Daly sur la Rivière Lacoureneau, n'avait pas assez d'élévation et était exposé à être emporté par les hautes eaux. Après un examen soigné fait par M. Thomas Corrivert, qui m'avait été recommandé par une personne très respectable de l'industrie, il a été décidé que, pour plus grande sûreté, le pontage et les lambourdes du pont seraient enlevés et posés à terre avant la débâcle des glaces.

Cette précaution, justifiée par la crue subséquente des eaux, n'a pas eu tout le succès que l'on s'était proposé. Le feu, si commun dans les forêts, le printemps

dernier, a consumé une partie des bois qui avaient été déposés sur la côte de la Rivière Lacouareau. Il est question, dans ce moment même, de reconstruire ce pont, et il sera fait des efforts pour se procurer les bois nécessaires avant le terme de la saison actuelle.

Quant à la qualité du sol et autres renseignements sur le terrain adjacent à ce chemin, je prends la liberté de vous référer à ce qui est dit dans le rapport fait par M. P. S. Kelly, dans l'article suivant.

COMTÉ DE MONTCALM.

Second chemin dans Chertsey.

PETER SKELLY, conducteur.

Somme appropriée.....	£100 0 0
Somme payée.....	100 0 0

Le chemin dont M. Skelly a conduit les travaux, commence sur le No. 28, au front du 1er rang de Chertsey et passe en ligne à-peu-près droite, sur les 1er, 2e et 3e rangs jusqu'au front du 4e rang de ce township où il rejoint celui qui précède. Tout le chemin, sur ces trois concessions, moins 4½ ou 5 arpents, a été ouvert et forme à peu près 3 milles. Il reste encore trois ponts à faire dans ce chemin ; ils coûteront £3

Les terres à travers lesquelles on se propose de faire passer ce chemin, "dit M. Skelly," (M. Skelly comprend ici le chemin de M. Daly avec le sien) "et celles vers lesquelles il est dirigé, sont bonnes et fertiles quoique rocheuses ; "bien boisées d'érable, merisier, pin, épinette rouge, sapin et cèdre."

M. Skelly a peu voyagé sur ces terrains, mais d'après des conversations avec M. Granger, il dit "qu'il existe de grandes étendues de terres vers lesquelles ce chemin peut se diriger, et que le bois sur ces terres annonce un sol "fertile."

La description qu'il m'a donnée de ces terres s'accorde avec celles qu'il a eues d'un vieux chasseur, il y a un an.

Il y a trois moulins à scie en opération dans Chertsey ; il y a aussi une église catholique.

Si ce chemin, ajoute M. Skelly, "était complété à travers les 10e et 11e rangs de Rawdon, et le pont sur la Rivière Lacouareau reconstruit, les colons "pourraient facilement transporter leurs bois en voitures à roue au chemin de "fer de Rawdon et d'Industrie.

"Sur la décharge du Lac Brûlé, il y a encore un superbe pouvoir d'eau à un quart de mille du 2e rang de Chertsey, sur lequel il y a un bon moulin à scie "en opération. Ce lac abonde en grosse *truites saumonées*."

Pendant que M. Skelly faisait le chemin l'automne dernier, un grand nombre de familles canadiennes sont passées par ce chemin, allant s'établir sur les terres de Chertsey. M. Skelly croit que l'ouverture du chemin est ce qui les a engagé à aller former ces nouveaux établissements.

M. Skelly termine son rapport en disant "qu'il ne peut y avoir moins de 600 "âmes dans Chertsey... "Aucun dommage n'a été causé par la mouche à bled dans cette partie du "pays."

Les 1er, 2e et 3e rangs de Chertsey sont établis et on y voit beaucoup de terre défrichée.

M. Magloire Granger qui a fait une exploration en arrière de Wexford et Chertsey, parle si avantageusement des terrains qu'il a examinés, que je crois devoir répéter, dans ce second rapport, les précieux renseignements qu'il en donne,

afin de les mettre plus à portée de ceux qui désireraient s'enquérir des lieux propres à former des établissements.

“ Le 13 décembre 1852, je partis du 6me rang du township de Chertsey, en profondeur de celui de Rawdon, dirigeant ma course vers le nord, le long de la ligne de Wexford, et je trouvai, au-delà de ces deux townships, une vaste étendue de bonnes terres, couvertes de bois francs et autres bois indiquant une bonne qualité de sol, j'allai jusqu'à la source de la Rivière Lacouareau. De là, entre un grand lac du même nom et la dite rivière, se trouve un terrain de la meilleure qualité, d'environ 8 milles en superficie, couvert du plus beau bois franc que l'on puisse voir, très propre à faire un riche établissement, (avec de plus les bords du grand Lac Lacouareau, également convenables pour former un autre établissement.) J'ai été jusqu'à 30 milles au-delà de la source de la rivière et je n'ai trouvé rien de bien avantageux.

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

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

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

“ Il y a un grand nombre de pouvoirs d'eau dans ces localités et plusieurs lacs remplis de poissons et de gibiers aquatiques.

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

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

“ Ce chemin mérite d'être exploré d'une manière plus particulière, et d'être ouvert.

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

COMTÉ DE TERREBONNE.

Chemin du Lac La Truite et améliorations dans les chemins du Lac Rond et de la Montagne du Sauvage

L. E. LA ROCQUE, conducteur.

Balance restant sur l'appropriation de 1854, pour ces trois chemins.. £384 0 0

Somme payée..... 275 0 0

Balance restant..... £109 0 0

La longueur projetée du chemin du Lac La Truite, est de 8 milles et 25 chaînes. Il commence sur le lot No. 2, au cordon du 9eme rang du township Morin, passe sur le côté nord du Lac La Truite, entre dans le township de Beresford, sur le 3e rang, et se termine à la ligne nord-est de ce township. Ce chemin a été ouvert en 1854, sur une étendue de 6½ milles—

“ Le chemin de la Montagne du Lac Rond,” dit M. LaRocque “ est un chemin de montée dans le 12e rang du township d'Abererombie, prenant du village de Ste. Adèle, et allant au chemin de front du côté de la Rivière du Nord,

“ Les £ 75 octroyés par le gouvernement pour cette montée ont été employés dans 16 à 17 arpents de chemin que comprennent les deux côtes

“ de la Montagne ; la largeur de ce chemin est de 20 à 30 pieds, presque partout
 “ entre deux fossés ; cette montée est praticable dans toute sa longueur pour les
 “ voitures d'été ; le terrain est très rocheux et on y trouve surtout de très grosses
 “ pierres qu'il a fallu miner pour donner la largeur au chemin et le rendre bien
 “ praticable.

“ Le chemin de la Montagne du Sauvage se trouve dans le 10e rang de
 “ township Morin, depuis le No. 2, exclusivement, jusqu'au No. 13, en partie
 “ inclû, suivant le cordon jusqu'au No. 6, et de là, il passe à travers les lots du
 “ 10e rang. La longueur de chemin fait avec les £125 octroyés pour les chemins
 “ de cette partie du township, est de 60 à 61 arpents, y compris la côte de la
 “ de la Rivière au Mulet, sur le No. 2 du second rang du même township, et sa
 “ largeur est de 12 à 15 pieds ; il est praticable pour les voitures d'été. Le
 “ terrain est très rocheux et inégal, le sol, dans les deux montagnes, est une
 “ terre jaune fertile, avec bois franes.

“ Le chemin de Beresford n'ayant pas été travaillé l'été dernier, se trouve
 “ dans le même état que le mentionne votre rapport général des travaux
 “ des chemins faits dans l'été de 1854 ; si ce n'est 5 à 6 arpents de pontage, dans
 “ le quatrième cordon, qui ont été bien endommagés par le feu du printemps der-
 “ nier—ce qui rend cette partie du chemin bien peu praticable pour les voitures
 “ d'été.

“ Je pense que pour bien finir ces chemins, il faudrait £400 à £ 500, à
 “ moins de les faire plus étroits que la largeur désignée dans le rapport des
 “ explorations.

“ Les applications faites chez l'agent pour des lots, dans Beresford, sont au
 “ nombre de 134, et les lots établis et en lieu d'établissement sont au nombre de
 “ 18, presque tous sur le chemin fait par le gouvernement dans les troisième et
 “ quatrième rangs.

“ Les mouches à bled ont fait beaucoup de dommage les années dernières
 “ et surtout cette année.

“ M. LaRoeque ne dit pas si c'est dans les vieux établissements ou dans
 “ les nouveaux que la mouche à bled a causé les dommages dont il parle

COMTÉ DES DEUX-MONTAGNES.

Pont de St. Colomban.

Somme appropriée.....	£200 0 0
Somme payée.....	200 0 0

La municipalité de St. Colomban a fait faire un devis et une spécification des ouvrages et matériaux de ce pont qui ont été approuvés par des hommes d'expérience dans ce genre d'ouvrage.

La construction du pont a été donnée par la municipalité à l'entreprise, par écrie un rabais, pour la somme de £285 cours actuel ; la municipalité s'était chargée de payer la balance excédant l'appropriation. Des cautions ont été exigées de l'entrepreneur qui devra livrer le pont pour l'usage public le 1er d'août prochain, sous peine de dommages.

Copies des contrats ainsi que certificats et autres documents nécessaires, n'ayant été transmis par M. le secrétaire-trésorier de St. Colomban, M. J. Phelun, écuyer, j'ai payé le montant de l'appropriation à la municipalité.

Ce pont sera construit sur la Rivière du Nord vis-à-vis le chemin de ligne qui existe entre la terre de Pierre Réopelle, fils, et celle de John Macereth, dans St. Scholastique, et vis-à-vis le chemin de ligne qui est entre les terres de Thomas Grace, dans St. Colomban.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

Chemin vers Howard (en arrière de la Châte.)

ANDREW BOA, conducteur.

Somme appropriée.....	£100	0	0
Somme payée.....	35	0	0
Balance restant.....	65	0	0

Ce chemin projeté n'ayant pas encore été tracé, M. Boa fut chargé d'explorer et de fixer la ligne qu'il devait suivre. M. Boa s'est acquitté de ce devoir avec beaucoup de soin et d'habileté.

La somme appropriée étant insuffisante pour compléter la confection de ce chemin, il devint nécessaire de requérir la coopération des autorités municipales. M. Boa voulut bien encore se charger de faire cette demande aux conseils municipaux intéressés à l'ouverture de ce chemin. Ces conseils municipaux n'ont point agréé le tracé fait par M. Boa, et conséquemment n'ont pas pourvu à fournir les sommes supplémentaires et nécessaires à la confection entière du chemin. Sur le rapport que j'ai eu l'honneur de vous faire de ces procédés, j'ai reçu instruction d'attendre la décision finale des autorités municipales.

Dans l'espérance où j'étais que les autorités municipales auraient accepté le tracé de M. Boa, j'avais fait toucher quelques fonds à ce monsieur, dans le but de commencer les travaux, sans délai. Rien cependant n'a été fait.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

Chemin de Harrington.

ANDREW BOA, conducteur.

Somme appropriée.....	£200	0	0
Somme payée.....	200	0	0

Le chemin de Harrington, commence au poteau de division entre les Nos. 4 et 5, au 5e rang de Harrington, et se termine à la pointe sud-est du lac Bevan, dans le township d'Arundel. Il a été ouvert 8 $\frac{1}{4}$ milles de ce chemin. Tout ce qui a été ouvert, n'est propre qu'à l'usage des voitures d'hiver, cependant M. Boa croit qu'un homme soigneux y pourrait passer avec une voiture à roue.

Le terme moyen du coût de ce chemin est de £19 7s. 8d. par mille, non compris les ponts.

Il a été construit onze ponts, formant ensemble 421 pieds de pontage, qui ont coûté £40 1s. 9d. Les ponts sont construits de manière à durer longtemps.

“ Sur les bords de ce chemin, observe M. Boa, depuis son commencement jusqu'à la décharge du Lac Joseph, le terrain est passablement bon, quoique un peu rocheux. Depuis ce dernier point jusqu'au Lac Bevan, le terrain est excellent, particulièrement le long du ruisseau dit Ann's Brook. Le bois franc est généralement dominant, quoique dans la vallée de Ann's Brook, il y a un mélange de pruche, de sapin, d'épinette et pin.

“ Sur les bords du Lac Bevan il y a une quantité considérable d'excellent chêne sur les hauteurs. Le bois est particulièrement propre à la manufacture de potasse. De toutes les terres à travers lesquelles ce chemin a été ouvert, je crois que sur les lots les plus mauvais, il n'y a pas moins des deux tiers qui soient arables.

“ Et au-delà du terminus du chemin jusqu'à la Rivière Rouge, que j'ai visité en partie, et en remontant la vallée de la Rivière Rouge, de plus de 100 milles,

“ on trouve une étendue immense d'excellente terre. Les informations relative-
 “ ment aux terres situées sur la Rivière Rouge, je les ai obtenus de différentes per-
 “ sonnes qui ont traversé toutes ces localités lorsqu'elles étaient aux services de
 “ M. Hamilton et Cie., comme explorateurs des bois.

“ Il y a sur ce chemin deux très bons pouvoirs d'eau, un sur le 4e rang, a,
 “ à-peu-près, 4 arpents au commencement du chemin ; l'autre au 8e rang, a,
 “ à-peu-près, 4 chaînes du pont de la décharge du Lac Joseph.

“ Sur les hauteurs il y a une quantité de pierre à chaux. On trouve aussi
 “ du marbre sur les bords du Lac Joseph.”

M. Boa croit qu'il faudrait une somme de £175 pour rendre la partie ouverte
 de ce chemin praticable pour les voitures d'été.

COMTÉ DE L'OTTAWA.

Chemin de St. André Avelin, de Rippon et Hartwell.

CHS. MAJORE, conducteur.

Balace restant de l'appropriation de 1854..... £13 0 0

Ce chemin part de l'église de St. André Avelin, traverse une partie de Rippon et se termine au Grand Lac, dans Hartwell. Toute la longueur de ce chemin, 15 milles et 22 arpents, a été ouverte en 1854.

Les £13 restant de l'appropriation ont été employés, cet été dernier, à faire 5½ arpents de pontage en trois endroits différents. Moyennant cette amélioration il est roulant dans toute sa étendue. Néanmoins les endroits bas ne sont pas suffisamment égoutés. Un pont dont la réparation y compris l'abaissement des côtes qui l'avoisinent, sont évalués à £40, et un autre dans Rippon, construit ci-devant par la maison Gilmour et Cie, et qu'il faudrait refaire en neuf, exigent une nouvelle appropriation d'à-peu-près £70. Ci-suit un extrait d'un excellent rapport que m'a fait M. Majore.

“ Dans tout son parcours, et dans une grande étendue, à droite et à gauche
 “ de ce chemin, dans sa prolongation sur les bords du Grand Lac, à une distance
 “ de six milles du point où il est fini, il y a de très grandes étendues de terrains
 “ favorables à la culture ; le sol généralement léger est couvert principalement
 “ de bois francs.

“ Ce chemin a rallié les établissements agricoles de St. André Avelin, avec
 “ les vastes chantiers d'exploitation de bois de la maison Gilmour, à leur mutuel
 “ avantage. Les produits de la culture ont été portés aux chantiers à moindres
 “ frais, et l'exploitation des bois sur les terres de la couronne a pu et devra devenir de plus en plus abondante, à mesure qu'elle devient moins dispendieuse.

“ Il a contribué au rapide établissement et colonisation de son voisinage.
 “ Pendant et depuis sa confection, plus de cinquante familles se sont établies le
 “ long de ce chemin, dans la seigneurie de la Petite Nation, quinze dans Rippon,
 “ sur les terres de la couronne ; un plus grand nombre, mais que je ne connais
 “ pas au juste, dans Hartwell.

“ Le haut prix de la potasse, cette année, et la nature de bois très propres
 “ à la produire abondamment, en ont fait faire en grande quantité qui a été ex-
 “ portée au moyen d'un bon chemin, pour l'amener sur les bords de l'Ottawa.
 “ Cela a avancé les défrichements des nouveaux colons et permettra des semailles
 “ considérables au printemps prochain.

“ Il y a sur ce chemin des portions de terrains bas qui ne sont pas d'abord pris
 “ et qui ne se prendront que plus tard, quand les défrichés hâteront l'évaporation
 “ et le travail des cours d'eau. Ces endroits bas sont pontés, mais ne sont pas

“suffisamment fossoyés et égoutés. S'ils restent dans cet état, les pontages pourriront vite, et le chemin se détériorera rapidement dans ces bas fonds.

“Une somme de trente louis, une fois pour tout, pour bien fossoyer ce chemin et jeter la terre des fossés sur les pontages ainsi que pour détourner le cours d'eau qui y affluent et s'y répandent. Il ira pour assurer sa conservation et le laisser toujours à la charge et entretien des propriétaires voisins.

“La mouche à bled a occasionné depuis plusieurs années quelques dommages dans la seigneurie de la Petite Nation, surtout dans les bleds semés avant le dix de mai, mais dans de moindres proportions que dans le district de Montréal.”

Il faudrait encore une nouvelle appropriation de £100 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE L'OTTAWA.

Chemin de Buckingham.

HUGH GORMAN, conducteur.

Balance de l'appropriation	£175 0 0
Somme payée.....	175 0 0

Le point de départ de ce chemin est à un demi mille du nord du village de Buckingham, et court au nord l'espace de 15 milles.

Il suit la rive Est de la Rivière au Lièvre jusqu'à l'embouchure du Ruisseau des Prêtres, et de là, suivant la vallée de ce ruisseau, jusqu'à la ligne Ouest du township de Portland, va se terminer dans Wakefield, sur la rive du Gatineau.

Ce chemin, tel que projeté, doit avoir 37 milles de longueur. Il en a été ouvert, en 1854, dix milles. Aujourd'hui il est ouvert sur un espace d'à-peu-près 20 milles. c'est-à-dire dans Buckingham et Portland. Tout ce qui a été ouvert peut-être pratiqué passablement par les voitures d'été. Il a coûté à-peu-près £15 du mille sans y comprendre les ponts.

Sur la partie du chemin ouvert, il y a dix ponts de construits, dont 3 ont 18 pieds de pontage et 12 pieds de large. Les sept autres ont de 12 à 16 pieds de long, douze pieds de large et de 5 à 15 pieds de hauteur, au-dessus des hautes eaux. Le coût de ces ponts est d'à-peu-près £15 chaque; tous bâtis de bois rond, mais très solides.

“Quant au terrain “dit M. Gorman,” à travers lequel passe ce chemin, les deux tiers au moins sont susceptibles d'un haut degré de culture; le reste, n'étant pas un terrain uni, peut cependant procurer de bons pâturages.

“Ceci n'a de rapport seulement qu'aux terres de Buckingham, à travers lesquelles ce chemin parcourt une distance de huit milles. Les sept autres milles longeant la rivière, dans le township de Portland, passent sur un terrain meilleur et plus aisé à défricher.

“Le terrain qui se trouve entre la rivière au Lièvre et celle du Gatineau, est généralement excellent. Cette étendue de terre fertile, a à-peu-près 100 milles de longueur et 12 à 25 milles de largeur, bien arrosée, presque coupée en deux par la ligne de ce chemin qui, comme je l'ai dit plus haut, suit la vallée du Ruisseau des Prêtres, l'espace de 15 milles, offrant, dans cet espace, un grand nombre de pouvoirs d'eau.

“Cet important terrain offre à la colonisation des avantages aussi grands qu'aucune autre partie du Canada. La population de la partie nord des townships de Buckingham et de Portland a doublé depuis cinq ans, composée d'Anglais, d'Irlandais, de Français, d'Écossais et d'Américains, vivant tous dans la plus grande harmonie. La plus grande partie d'entre eux sont venus, il y a

“ peu d'années, s'établir ici dans un état d'aisance très médiocre et jouissent maintenant de la paix et de l'abondance, fruits légitimes de la religion, de l'éducation, de l'honnêteté, de l'industrie et l'esprit de d'entreprise.”

Il y a dans le village de Buckingham, deux scieries considérables, dont l'une appartenant à MM. Thompson et Cie., l'autre aux héritiers de feu M. Baxter Bowman, lesquelles manufacturent, en planches et en madriers, à-peu-près 50 milles billots par année.

Il faudrait à-peu-près £250 pour compléter ce chemin, y compris les ponts.

COMTÉ DE L'OTTAWA.

Chemin de Lochaber à Derry.

JOHN CAMERON, explorateur.

Somme appropriée.....	£180 0 0
Somme payée.....	50 0 0
Balance restant.....	£130 0 0

Le rapport de M. John Cameron, comme j'ai eu l'honneur de vous en informer l'an dernier, n'ayant pas été en faveur de l'ouverture de ce chemin, j'ai reçu depuis instruction de votre part d'informer les autorités municipales de Lochaber que, conformément à leur désir, une partie de la somme appropriée au chemin de Lochaber à Derry, serait employée pour les aider à construire un pont sur la Rivière Blanche.

En octobre dernier, je reçus plusieurs documents relatifs à la construction de ce pont, entre autres une copie de certains procédés du conseil municipal de Lochaber, passés dans une réunion du dit conseil, le 1er octobre 1855, contenant la résolution suivante :

“ Sur motion du conseiller Donald Campbell, secondé par le conseiller John McDale, il a été résolu que, vu que le dit pont est maintenant en état de servir au passage des voitures, et qu'il a été presque fini sous la surveillance du Lieut. Col. McLean, Simon Pilett et John Cameron, écuycrs, qui ont été nommés conducteurs pour construire le dit pont, et vu que des fonds sont maintenant nécessaires pour payer des dettes contractées pour bâtir le dit pont, le secrétaire-trésorier soit requis d'envoyer copie de ces résolutions à T. Bontillier, écuyer, inspecteur des agences, le requérant de transmettre la dite somme à D. McCallum, secrétaire-trésorier de la dite corporation.”

(Signé,)

GEO. W. CAMERON,
Maire.

D. M. McCALLUM,
Secrétaire-Trésorier.

Cinquante louis ont été, en conséquence, payés à M. le secrétaire-trésorier, de Lochaber.

Ce pont est construit sur la rivière Blanche, dans un chemin qui conduit aux profondeurs du township de Lochaber, lequel chemin a été verbalisé par feu l'hon. D. B. Papineau, tel que constaté par son procès-verbal du 7 décembre 1840.

Par une lettre datée du 2 février dernier, M. le secrétaire-trésorier m'a informé que, dans une assemblée tenue à Lochaber, le 7 janvier aussi dernier, le conseil municipal a décidé, unanimement, que la balance restant de l'appropriation, serait très avantageusement dépensée, si elle était employée à améliorer les chemins verbalisés qui suivent, et dans les proportions ci-dessous désignées :

1o. Brodie Creek Road.....	£25	0	0
2o. Dent's Road.....	28	10	0
3o. Connaught's Bridge.....	30	0	0
4o. Gore Road.....	28	10	0
5o. Ouvrir le chemin au Lac Blanche.....	5	0	0
	<hr/>		
	£117	0	0

COMTÉ DE L'OTTAWA.

Chemin de Templeton.

JOHN CULLEN, conducteur.

Somme appropriée	£150	0	0
Somme payée	145	5	5
	<hr/>		
Balance restant.....	£	4	15 0

L'ouverture de ce chemin qui a été exploré en 1854, par M. Ths. Kennedy, n'a été commencé qu'en 1855. Son point de départ est auprès du moulin de Perkins, dans le township de Templeton; il doit intersecter la ligne de Gatineau, auprès du Ruisseau au Cerf.

La longueur projetée est de près de 24 milles. Dans toute cette étendue, M. Kennedy n'a trouvé qu'une savanne de 20 pieds de largeur. M. Kennedy croit que le terrain, sur plus de 17 milles, le long du chemin, est propre à former des établissements. Le bois franc serait le bois dominant.

M. Cullen, qui a ouvert le chemin, confirme ce qui précède.—Il ajoute qu'il y a trois pouvoirs d'eau sur ce chemin, à peu de milles de distance les uns des autres.

Il y a de la pierre à chaux en différents endroits.

La mouche à bled n'a fait aucun dommage dans ces localités.

M. Cullen croit qu'il faudrait £285 pour terminer ce chemin (comme chemin d'hiver) sans comprendre, dans cette évaluation, le coût des ponts.

M. Cullen croit que la population, dans les localités que traverse le chemin, a augmenté d'un dixième depuis un an.

COMTÉ DE PONTIAC.

Chemin de Bristol à Thorne

THS. CORRIGAN, conducteur.

Somme appropriée	£200	0	0
Somme payée	200	0	0

Ce chemin commence au poteau de front entre les lots No. 1 et 2 du 6e rang de Bristol et se termine au front du 20e lot du 5e rang de Thorne.

M. Corrigan a ouvert 15 milles de ce chemin propres aux voitures d'hiver seulement. Deux milles trois quarts ont été ouverts dans Bristol; 1¼ mille entre Bristol et Clarendon, et 4¼ dans Thorne.

Le coût de ce chemin a été de £13 16s. 8d. par mille.

Le terrain est propre à faire des établissements.

M. Corrigan prétend que ce chemin devrait être prolongé, et il ajoute " qu'il y a une abondance de pouvoirs d'eau et de pierre à chaux dans les environs."

Il évalue à £100 ce que reste à faire de chemin, sans cependant comprendre les ponts dans cet estimé.

COMTÉ DE PONTIAC.

Chemin du Calumet à la Rivière à la Loutre.

THOMAS WILSON, conducteur.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£227	8	11
Somme payée.....	172	17	2
Balance restant.....	£	54	11 9

Le point de départ de ce chemin est sur la Rivière Ottawa, près de chez M. Brizard, vis-à-vis l'église du Calumet, et se termine au Lac à la Loutre, au dépôt de M. Gilmour et Cie., parcourant une distance de 20 milles.

M. Wilson n'ayant pas répondu à ma circulaire, je n'ai aucun renseignement à ajouter à ceux que j'ai en l'honneur de vous adresser dans mon dernier rapport.

Ce chemin et le terrain qu'il parcourt offrant des avantages assez importants, je transcris ici, à défaut d'autres renseignements, ce qui en est dit dans mon rapport de l'an dernier.

A la somme de ce chemin ouvert en 1854, on devra ajouter celle de 10 à 12 milles de plus, en supposant que le chemin ait été ouvert pour le même prix que l'année précédente.

“ Ce chemin passe à travers une partie de deux concessions de Lichfield, “ traverse tout le township de Clarendon et partie de Thorne. Il est ouvert en “ chemin d'hiver l'espace de 12½ milles. Il a coûté, terme moyen, £16 par mille, “ sans y comprendre les ponts. Ce chemin passe pour un sol de bonne qualité, “ tantôt léger et tantôt glaiseux. On trouve dans les environs de beau bois franc “ et du pin. A l'extrémité d'une ligne d'embranchement, qui a été explorée à “ l'ouest, se trouve une étendue assez considérable d'excellente terre. Ce chemin “ traversant une étendue de terre vacante, en arrière de localités bien établies, sera “ d'un grand secours, non seulement aux habitants qui sont en arrière de Cla- “ rendon et dans le township de Thorne, mais favorisera beaucoup la colonisation “ des terres dans les profondeurs. Il y a des pouvoirs d'eau dans les environs de “ ce chemin, il y en a aussi dans le chemin d'embranchement dont il a été ques- “ tion plus haut.”

COMTÉ DE PONTIAC.

Chemin du Calumet ou Fort William (sur la Rivière Creuse).—

J. BRE. POUPORE, conducteur.

Balance restant sur l'appropriation de 1854.....	£336	6	4
Somme appropriée en 1855.....	150	0	0
		486	6 4
Somme payée.....	325	1	11
Balance restant.....	£160	4	5

Ce chemin s'étend depuis la tête du Calumet, dans le township de Litchfield, jusqu'au fort William, sur la Rivière Creuse, dans le township de Sheen.

La longueur projetée de ce chemin est de 49 milles, dont 31 milles ont été ouverts en 1854, 11 desquels étaient roulables.

La somme de £326 a été employée en 1855 par M. Poupore.

Le rapport que j'ai reçu ne me donne pas le moyen de connaître et préciser la nature et l'étendue des travaux qu'a faits M. Poupore l'an dernier. M. Poupore a néanmoins produit un certificat de plusieurs personnes respectables qui allèguent qu'elles sont satisfaites de la manière dont il a conduit les travaux.

A défaut d'autres renseignements relatifs aux avantages que la colonisation peut retirer de l'ouverture de ce chemin, je reproduis quelques-uns de ceux que j'ai inclus dans mon dernier rapport.

" Ce chemin traversera les townships de Litchfield, Mansfield, Waltham, Chichester et Sheen.

" Le terrain en général est d'alluvion, mêlé de sable et de gravois, sablonneux en quelques endroits.

" Le sous-sol d'après le rapport de M. Poupore serait glaiseux

" Il paraît qu'il y a dans les profondeurs une étendue de terre considérable qui serait propre à la culture.

" Il y a des carrières de pierre à chaux dans Litchfield et Mansfield, et de beaux pouvoirs d'eau sur la Rivière Coulonge, la Rivière Noire, le Ruisseau Nikabo et dans Chichester, où M. Poupore a lui-même des moulins à scie

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

COMTÉS DE NICOLET ET D'ARTHABASKA.

Chemin d'Aston.

JOSEPH PRINCE,—conducteur.

Somme appropriée.....	£200 0 0
Do payée.....	174 2 9
Balance restant.....	25 17 6

Le point de départ de ce chemin est au front du 12me rang d'Aston, entre les Nos. 15 et 16, et passe sur partie du township d'Aston, et son augmentation, et sur celle de Bulstrode. Ce chemin sera une voie de communication entre les paroisses de la rivière sud du St. Laurent, dans le district des Trois-Rivières, et la station du chemin de fer à St. Christophe d'Arthabaska.

La longueur est d'à-peu-près 27 milles.

Douze milles de ce chemin ont été ouverts en 1854. Et six milles et quelques arpents l'ont été l'an dernier.

Toute l'étendue du chemin ouvert par M. Prince, peut être fréquentée par les voitures d'été, et le reste du chemin projeté peut l'être par les voitures d'hiver.

Dans toute l'étendue de ce chemin, il se trouve 13 ponts qui sont entièrement finis et parachevés. Il n'en reste aucun autre à faire.

Les terrains à travers lesquels passe ce chemin ainsi que ceux auxquels il peut conduire, sont généralement bons et très propres à faire de bons établissements. Ils s'y trouve du bois de commerce, soit de pin ou d'épinette, en grande quantité.

On y rencontre plusieurs pouvoirs d'eau, et déjà il s'y trouve six moulins à scie situés sur les terrains avoisinant le chemin.

Dans le 14me rang d'Aston, on trouve de bonne mine de fer.

Un grand nombre de jeunes gens ont commencé à ouvrir des terres sur la ligne de ce chemin et dans ses environs. Déjà treize familles s'y sont établies et y résident.

M. Prince m'a donné, dans son rapport de l'an dernier, des renseignements si intéressants sur le local que traverse ce chemin, que je crois utile de les répéter dans mon second rapport.

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

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

" En montant sur le 13^{me} rang, j'ai suivi la même direction, longeant tou- " jours la ligne latérale des lots Nos. 15 et 16. Au commencement on trouve " une pinière mêlée de quelques pruches, bois long et bien fait ; après trois " arpents ou environ, on trouve un bois franc superbe qui se prolonge, sans beau- " coup de changements, jusqu'à trois ou quatre arpents dans le 14^{me} rang. Ce " bois franc s'étend à droite jusqu'au No. 20; il n'a pas été fait d'exploration plus " loin.

Le bois y est clair et bien fait. Les recherches et les observations que j'y ai " faites m'ont convaincue que le sol n'est pas rocheux * * * * *

" Suivant toujours la même direction sur un terrain semblable, je traversai " à environ huit arpents, la grande ligne qui sépare le township d'Aston de l'aug- " mentation de Bulstrode, vers le milieu du huitième rang de la dite augmen- " tation. A cet endroit nous nous trouvons sur une légère élévation couverte d'un " beau bois franc, hêtre, merisier et érable surtout en quantité."

COMTÉS D'ARTIABASKA ET DE WOLFE.

Chemin de Chester, Ham et Wolfestown.

P. N. PACAUD, }
J. BTE. DELISLES, } Conducteurs.

Montant payé avec la balance (£701 3 11½) restant de l'appropriation de 1854, et sur le montant (£2000) de celle de 1855, affectées Pune et l'autre à la confection des chemins dans les townships de l'Est..... £1616 0 3

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

Il commence sur le chemin Crug, à un point qui se trouve à 24 chaînes et 67 mailles du Ruisseau Poudrier, traverse le township de Chester dans les 9^e et

10ème rangs ; de là il suit la ligne qui divise les townships de Ham et Wolfestown, et continue à la suivre jusqu'au chemin Gosford.

Ce chemin a 17 milles de longueur; il a été, en 1854, ouvert d'un bout à l'autre comme chemin d'hiver.

Dans le cours de la saison dernière, 8½ milles ont été rendus praticables pour les voitures d'été.

Les ponts qui ont été construits d'une manière remarquablement solides, ont été faits sur toute la longueur de la ligne, à l'exception de quelques-uns peu importants. Il en a été construit 21. Leurs pontages forment ensemble 1323 pieds de longueur. Ces 21 ponts coûtent £911 10s. courant. Il reste encore à faire les garde-corps sur 19 de ces ponts. Deux de ces ponts ont été plus suspendus que les autres, non seulement par leur longueur, mais plus encore par leur élévation ; l'un No. 6, mesurant 16 pieds de hauteur, et un autre No. 15, en mesure 13

Malgré toutes les précautions, "disent messieurs Pacaud et Delisle," que nous avons prises pour prévenir tout accident, une crue subite des eaux a détruit, tant en bois qu'en ouvrage, pour une vingtaine de louis courant. Ce même coup d'eau a aussi enlevé et complètement détruit un moulin à scie qui avait résisté aux eaux du printemps. Cet accident nous a fourni en compensation une connaissance exacte de la crue des eaux, et c'est ce qui explique l'augmentation que nous avons donné à la longueur des ponts sur celle spécifiée dans le rapport fourni par l'un de nous le 2 juillet dernier.....

"Il nous reste à constater s'ils ont été faits avec économie, et si la solidité de leur construction offre des garanties suffisantes contre les accidents que l'on pourrait redouter, provenant, soit des eaux, soit des glaces, bois, etc., etc.

"Quant à l'économie, nous ne pouvons mieux l'établir qu'en comparant le coût de ces ponts avec celui de ceux construits par MM. Coulombe et Garneau, et dont un tableau se trouve inscrit dans votre rapport de l'année dernière."

Quant à la solidité des ponts, l'examen que j'en ai fait m'a convaincu que rien n'a été épargné sous ce rapport.

Le sol, sur toute l'étendue de ce chemin, à l'exception d'un mille, est bon, étant de terre jaune et grise. On y trouve néanmoins, mais en petite étendue, de la terre noire dans les endroits les plus bas.

Le bois y est gros et beau. L'érable, le frêne, le noyer et le bois blanc y sont abondants. "Ce chemin," disent MM. Pacaud et Delisle, "favorise la colonisation en ce qu'il fournit aux colons les moyens de se transporter facilement sur une vaste étendue de belles terres, dans les townships de Chester, Tingwick, Ham et Wolfestown. Il est aussi d'un avantage très important pour les townships de Garthby, Weedon, Stratford, Winslow, etc., etc., en leur donnant un accès plus facile au chemin de fer de Québec et Richmond."

Messieurs Pacaud et Delisle m'informent que depuis l'ouverture de ce chemin il s'est établi, dans cette partie du township de Chester, situé entre le chemin Craig et la ligne qui divise ce township de celui de Ham, 66 familles ; dans le township de Ham, 40 familles ; dans le township de Tingwick, auprès de ce nouveau chemin, 25 familles ; ce qui forme 131 familles établies sur ce chemin et dans ses environs depuis un peu plus de un an. Un nombre considérable d'individus ont en outre marqué leur prise de possession par des poteaux qu'ils ont plantés. Il a été ouvert deux magasins sur ce chemin. Trois moulins et une potasserie ont été construits. Cette potasserie qui appartient à M. James Goodhue, riche marchand des townships de l'Est, a été d'une grande utilité pour les colons. M. Goodhue a manufacturé plus de cent quarts de perlasse dans le cours de la dernière saison. Il en aurait manufacturé beaucoup plus si, pendant un temps assez long, la plus grande partie de la population n'eût été employée aux travaux du chemin.

“ On nous informe, disent encore MM. Pacaud et Delisle, que des démarches ont été prises pour obtenir un bureau de poste sur ce chemin.”

Quoique l'ouverture (en chemin d'hiver depuis 1854, et en chemin d'été depuis 1855) de ce chemin, ne date que depuis à-peu-près un an, la population s'y est accrue tellement que la construction d'une chapelle y a déjà été commencée.

D'après le rapport des conducteurs, ce qui reste de chemin à faire, 8½ milles, pourrait coûter de £125 à £135 par mille, en y comprenant du *minage* et l'achèvement des ponts, c'est-à-dire à-peu-près £1,100.

Lorsque j'ai visité ce chemin, il était déjà tombé dans cette partie du pays à-peu-près un pied de neige, de sorte qu'il m'a été impossible de juger comment le chemin avait été fait ; j'ai pu cependant me convaincre qu'il n'était pas partout suffisamment large, et qu'il serait nécessaire de l'élargir en plusieurs endroits, dès que la saison le permettra. A part cet inconvénient survenu par un malentendu entre les conducteurs, il y a lieu de croire que le reste de l'ouvrage aura été fait avec autant de soins que les ponts l'ont été.

COMTÉ DE WOLFE.

Réparations dans le chemin Gosford.

ISRAEL RICE, conducteur.

Somme appropriée	£50 0 0
Do payée.....	40 0 0
	<hr/>
Balance restant.....	£ 5 0 0

La longueur du chemin à réparer dans les townships de Ham, Garthby et Wolfstown, était de 23 milles. De ces 23 milles, 16 ont été en partie réparés en 1854.

En 1855, M. Rice a employé la somme de £45 dans ce chemin.

Les habitants de Wolfstown ont donné, en outre, gratuitement, 39 journées d'ouvrage ; ceux de South Ham, 46, et ceux de Garthby, 4, pour aider à réparer ce chemin.

Dans le rapport que M. Rice m'a envoyé, il a omis de mentionner l'étendue du chemin qu'il a amélioré.

Il peut être utile de répéter ici, de nouveau, que c'est dans South Ham, que se trouve en abondance le fer chromique, dont parle Sir W. E. Logan, géologue provincial, dans son rapport de 1849 et 1850.

COMTÉ DE WOLFE.

Chemin de Weedon à Garthby.

J. E. CÔTÉ et H. A. WATSON, conducteurs.

Somme appropriée.....	£ 200 0 0
Do payée.....	190 7 6
	<hr/>
Balance restant.....	£ 9 12 6

Ce chemin établit une voie de communication entre Weedon et Garthby. Il commence à l'angle du chemin Mégantie, entre les lots Nos. 47 et 48 du township de Garthby, et se continue jusqu'au premier établissement de Weedon. Sa

longueur est de 4 milles 3 chaînes. Il est ouvert en chemin d'hiver dans toute son étendue, sur une largeur de 15 pieds. Deux ponts ont été construits dans ce chemin, dont un de 135 pieds de pontage a coûté £18, et l'autre de 72 pieds a coûté £13.

Avant l'ouverture de ce chemin, le transport entre Sherbrooke et les townships de Garthby et Stratford, s'opérait ou par la baie périlleuse du lac Aylmer, qui n'est pas navigable en tout temps, ou par le chemin Gosford ; cette dernière voie si désavantageuse par son extrême longueur.

"La nature des terrains, " disent MM. Côté et Watier " à travers lesquels " passe ce chemin, sont d'une assez médiocre qualité, excepté un demi mille à " chaque extrémité du chemin où ils sont d'une qualité supérieure.

" Les bois les plus communs sont le pin, le cèdre, l'épinette blanche et " rouge. Weedon qui se trouve à une des extrémités de ce chemin est bien le " plus beau de tous les townships environnants et le plus favorable à la colonisa- " tion, tant par les qualités du sol que par l'avantage qu'offre le bois qui peut " suffire au besoin du défricheur par sa conversion en sel de potasse."

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau dans Weedon et Garthby, sur lesquels des moulins sont déjà en opération. Dans Garthby la pierre à chaux est abondante.

La population, d'après le rapport de M. Côté, s'est augmentée depuis un an de cinquante familles, dans les environs de ce chemin.

Il paraîtrait suivant ce que disent MM. Côté et Watier, que la cécydomie (monche à l'ind.) aurait fait des dommages dans Weedon, et n'en aurait fait aucun dans Wtoton.

Il est estimé que £400 seraient nécessaires pour compléter le chemin.

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin de St. François.

J. BTE COULOMBE, }
ET EUCHER ARCAD, } conducteurs.

Montant payé sur la balance de £701 3s. 11½d. restant de l'appro-
priation de 1854, et sur le montant de £2,000 de celle de
1855, affectées l'une et l'autre à la confection des chemins
dans les townships de l'Est..... £348 4 0

Le chemin St. François s'étend depuis Lambton, à la tête du lac St. François, jusqu'aux établissements de la compagnie des terres (*British American Land Company*). Sa longueur est de 18½ milles, il fait partie d'une grande voie de communication, entre les anciennes paroisses de la Rivière Chaudière et le district de St. François.

La compagnie doit faire cette partie du chemin qui se trouve dans Lingwick. Huit milles et 16 arpents ont été faits, dans le chemin St. François, en 1854 ; quatre autres milles et 20 arpents, du côté de Lingwick, ne peuvent servir qu'aux voitures d'hiver seulement. Quoique ces 8 milles et 16 arpents puissent servir aux voitures d'été, il n'étaient pas cependant parachevés—et c'est à compléter ces ouvrages que MM. Coulombe et Arcand ont été employés.

Lorsque je visitai ce chemin, dans le cours de septembre dernier, les travaux progressaient d'une manière satisfaisante, mais n'ayant pas reçu, de MM. Coulombe et Arcand, de réponse à ma circulaire, je ne suis pas en état de donner de détails sur ce qu'ils ont fait.

Le terrain sur lequel passe la partie du chemin que MM. Coulombe et Arcand ont amélioré, est d'une excellente qualité. Les terres hautes sont couvertes d'érable, merisier, orme, frêne et autres bois. Dans les terrains bas, l'on

rencontre le pin, l'épinette rouge et blanche, et le cèdre. Plusieurs magasins sont déjà ouverts à Bruceville, centre du township de Winslow, sur le chemin St. François. On trouve, dans les environs de ce chemin, 4 pouvoirs d'eau, sur les différentes branches de la Rivière Felton.

Quant à la partie du chemin qui se trouve située entre le dépôt (Bruceville) et Lingwick, j'avais donné instruction aux conducteurs de m'informer, dès qu'ils auraient parachevé la partie du chemin St. François, située entre Bruceville et Lambton, si la compagnie des terres avait commencé les travaux qu'elle devait faire dans Lingwick.

Le 17 octobre dernier, la compagnie n'ayant pas encore commencé ces travaux, j'allai à Sherbrooke, pour conférer avec le commissaire au sujet de ce chemin. M. R. W. Heneker, que je rencontrai au bureau de la compagnie, m'exposa que la compagnie avait pris des arrangements avec l'autorité municipale locale, pour assurer l'ouverture de ce chemin, mais que la saison était déjà très avancée, que les pluies avaient été très abondantes et que, conséquemment, il y aurait quelqn'avantage à remettre ces travaux au printemps prochain.

Il n'y avait, à dire vrai, aucune raison particulière et urgente qui pressât l'ouverture de ce chemin dans une saison aussi peu favorable et l'une des plus pluvieuses qu'on ait jamais eue. La difficulté de trouver alors des hommes pour travailler dans les bois, et l'augmentation de la dépense occasionnée par les courts jours m'avaient fait désirer l'ajournement de ces travaux, et j'acceptai la proposition de M. Heneker.

Il est entendu que les travaux seront repris dès que la saison le permettra.

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin Mégantic.

BERNARD GARNEAU, } conducteurs.
J. T. LEBEL, }

Somme appropriée.....	£1000 0 0
Somme payée.....	849 11 9½
Balance restant.....	150 8 2½

Le chemin Mégantic commence au chemin Gosford, près du lac Nicolet, et se termine à la Rivière Chaudière, près du lac Mégantic. Sa longueur est de 37 milles. Dix-neuf milles de ce chemin ont été ouverts dans les townships de Garthley, Stratford et Winslow, il y a quelques années, par M. Arcand; 4 milles l'ont été en 1854, par MM. J. B. Conlonbe et B. Garneau, et 5 milles en 1855, par MM. Garneau et Lebel. Cet espace de 28 milles de chemins est praticable pour les voitures d'été. De plus, 3 milles ont été ouverts et peuvent servir aux voitures d'hiver seulement.

Le coût du chemin parachevé et praticable pour les voitures d'été, a été d'à peu près £150 par mille, et les 3 milles ouverts en chemin d'hiver ont coûté £21 par mille.

Un pont sur la rivière Garneau, de 35 pieds de pontage, avec quais de chaque côté, de 100 pieds de hauteur, a coûté environ £26, y compris la côte qui se trouve au nord-ouest. Il en reste un autre à faire sur la Rivière Lebel, qui coûtera environ £15. La somme de £10 a déjà été employée pour préparer les bois nécessaires à la construction de ce pont.

Le terrain sur lequel passe ce chemin est en partie couvert de bois mou, mais celui qui est adjacent, de chaque côté du chemin, l'est généralement de bois

franc, et est d'une qualité excellente et propre à la culture. Il existe un pouvoir d'eau très avantageux sur la rivière Garneau, à environ 7 arpents du chemin.

Je transcris ici avec plaisir un extrait de l'intéressant rapport que m'ont adressé MM. Garneau et Lebel.

" La colonisation a fait de rapides progrès dans les townships de Stratford et Winslow, dans ce dernier surtout, où, depuis l'an dernier, plus de 50 familles sont venues s'établir. Il n'y a pas à douter que le chemin Mégantic, une fois terminé, se bordera en peu de temps de colons industriels qui feront valoir les superbes terres qui avoisinent le Lac Mégantic. Déjà nous pouvons vous assurer que bon nombre de familles écossaises et canadiennes n'attendent que la première chance pour s'y fixer.

" Vous connaissez déjà Garthby et Stratford ; les braves familles canadiennes continuent toujours à exploiter ces townships avec avantage ; il n'y a aucun doute que l'avancement de ces townships est dû aux communications faciles qui ont été ouvertes aux frais du gouvernement.

" Nous avons aussi la mouche à bled ; mais non au même degré dans chacun de nos townships, malgré que la récolte ait été presque nulle, cette année, à cause des fortes gelées du mois d'août, le colon peut subvenir à ses besoins par la fabrication du sel de potasse qui vaut aujourd'hui de 20 à 22s. 6d. le quintal."

Sous ce rapport les habitants des townships ont été plus heureux que ceux des vieux établissements, où la gelée, depuis le bas du district de Québec jusqu'à Montréal, a causé les mêmes dommages, et où l'exploitation des bois, ou leur conversion en sel de potasse, n'offraient pas cette ressource précieuse que l'on trouve au milieu des forêts.

MM. Garneau et Lebel estiment qu'il faudrait encore £1,700 pour compléter et terminer cet important chemin jusqu'à la Rivière Chaudière.

COMTÉ DE SHEFFORD.

Chemin de Graveline.

FLAVIEN BLANCHARD, conducteur.

Somme appropriée.....	£100	0	0
Somme payée.....	100	0	0

Le point de départ de ce chemin est sur le No. 11, du 9e rang d'Ely, au nord de la Rivière Noire, près du moulin de Graveline, et se dirige vers le village de Roxton. La longueur est de 4 milles. Il n'est pas parachévé, mais peut être pratiqué par les voitures à roue, médiocrement chargées.

Il a coûté £25, terme moyen, par mille, y compris 5 ponts qui ont été construits.

Le terrain que traverse ce chemin ainsi que celui des environs est de bonne qualité.

Les bois en sont beaux ; le bois franc et l'épinette et autres bois propres à l'exportation y sont d'une belle venue.

On trouve plusieurs bons pouvoirs d'eau près du chemin et aussi une carrière d'ardoise.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

A l'hon. JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des terres,
Etc., etc., etc.

MONSIEUR,—Par l'état de compte et le tableau qui précèdent et que j'ai l'honneur de vous soumettre, vous avez pu voir que la somme payée par moi, depuis la date de mon rapport du 25 février 1855, jusqu'à cette présente date, aux conducteurs des travaux qui ont été faits, à même le fonds de colonisation, est de £12,051 10s. 9d. ; que dans cette somme se trouve la balance de £6,353 10s. 7d. qui était, lors de mon dernier rapport, restée entre mes mains, et que conséquemment, de la somme appropriée en 1855 pour la colonisation, £7,251 15s. 1d. restent encore à employer.

Il est plusieurs raisons qui ont été cause que ces £7,251 15s. 1d. n'ont pas été employés dans le cours de la dernière saison.

1. Dans quelques cas, l'ouverture des chemins n'a pu être commencée, faute d'exploration.

2. Dans d'autres cas, les explorations faites n'ont pas donné de résultats satisfaisants et ont été suivies de réclamations, dont quelques-unes sont encore sous considération.

3. Dans quelques autres cas, on pour la complétion d'un chemin, ou pour son entretien futur, il a fallu avoir recours à l'aide des autorités municipales ; la coopération de ces autorités n'a pas été obtenue en temps opportun ou ne l'a pas encore été.

4. Les travaux dans quelques chemins ont été suspendus en conséquence de plaintes portées contre l'administration des conducteurs, ou par défaut de la part de certains conducteurs de se conformer aux instructions générales.

5. Enfin les pluies extraordinaires et continuelles qui ont commencé à tomber à la fin de septembre dernier, et n'ont cessé qu'aux froids de l'hiver, ont occasionné de fréquentes interruptions dans les travaux, et ont même été cause qu'ils ont été suspendus entièrement dans quelques cas.

Il a été ouvert, dans le cours de la dernière saison, 242 milles de chemin, dont 161 milles sont propres au roulage, et 81 milles aux voitures d'hiver.

Vingt-huit milles d'anciens chemins ont été réparés.

Il a été fait des ponts dont le pavage mesure 8,763 pieds, et qui ont coûté £3,482 16s. 10d.

Ces 242 milles de chemin, comprenant les ponts, ont coûté de £49 à £50, le mille, à en juger par le montant des sommes payées aux conducteurs ; mais quelques balances, dont je n'ai pu encore établir le montant exactement, restées entre leurs mains, étant déduites, il est probable que, le coût des chemins, terme moyen, n'excèdera pas £48 par mille.

Je n'ai qu'à me féliciter du zèle et de la bonne volonté avec lesquels tous ceux qui ont eu à coopérer avec moi pour promouvoir la colonisation, se sont acquittés de tâches laborieuses et fatigantes, que la plupart ne se sont imposées que dans le but de se rendre utiles à leur pays et à leur localités en particulier.

Des laïques ne se sont pas seuls chargés de la conduite des travaux de la colonisation, plusieurs membres du clergé, après avoir encouragé de la parole nos concitoyens à former des établissements au milieu de nos belles forêts, se sont placés à leur tête et les ont aidés de la main et conduits dans leurs premiers travaux.

On se souvient toujours avec reconnaissance des patriotiques efforts qu'ont faits depuis quelques années les révérends MM. Mailloux, Hébert et Boucher, en faveur de l'établissement des terres de la couronne dans la partie inférieure du district de Québec, et du révérend M. Ed. Chabot dans le district des Trois-Rivières. Cette

année dernière, les révérends MM. Mailloux, Kerrigan, Richard et Paradis ont bien voulu encore gratifier notre pays commun de leurs utiles services.

Quoique j'aie partout rencontré le désir d'activer les progrès de la colonisation, il s'est trouvé cependant quelques circonstances où des travaux importants n'ont pu être commencés.

Le chemin projeté d'Ely, au chemin de fer de Durham, ainsi que le chemin de Howard (en arrière de la chute) en sont deux exemples.

Dans ces deux cas, les appropriations étant insuffisantes pour l'entière confection de ces chemins, il a fallu demander la coopération des municipalités respectives pour en obtenir les moyens de les compléter.

Dans l'un et l'autre cas, plusieurs municipalités étaient intéressées à l'ouverture d'un des chemins, et chacune avait un intérêt particulier et distinct dans la direction qu'il devait suivre. Le résultat des différences d'opinions qui n'ont pas été encore conciliées est l'arrêt de l'ouverture des chemins dans les localités.

A l'occasion du chemin de Ste. Hélène au lac Pohenégamook, il s'est aussi présenté une difficulté non moins sérieuse. Ce chemin a été ouvert dans le township de Bungay; mais pour le mettre en communication avec les chemins déjà ouverts, dans la seigneurie voisine (l'Islet du Portage) il y en aurait un mille de plus à faire.

Le conducteur M. Joseph Roy a voulu, suivant ces instructions, commencer par ouvrir cette partie essentielle du chemin, mais il en a été empêché par les propriétaires, et ce mille, non ouvert, est demeuré un obstacle entre le chemin de la seigneurie et les huit milles ouverts dans le township de Bungay.

En vous citant les faits qui précèdent, je prends la liberté de vous prier d'examiner s'il ne conviendrait pas de pourvoir à ce que les travaux de la colonisation ne subissent à l'avenir aucun délai par de semblables causes.

En ajoutant l'étendue de chemin qui a été faite en 1855, à celle qui l'a été en 1854, on a un total de 584 $\frac{1}{2}$ milles de nouveaux chemins ouverts, et 196 $\frac{1}{2}$ milles d'anciens chemins, depuis que le gouvernement a fait commencer les travaux de la colonisation, c'est-à-dire depuis deux ans.

Des travaux aussi importants, aussi considérables, exécutés simultanément, dans toutes les différentes parties de la province, où il y a lieu de coloniser avec avantage, y ont produit des résultats équivalents.

L'émigration dans les townships, depuis un an surtout, a fait des progrès rapides. Quoiqu'il n'ait été impossible de parvenir à établir, même approximativement, le chiffre de l'augmentation de la population dans ces localités, et conséquemment de vous en donner un tableau, vous pourrez néanmoins, en jettant un coup-d'œil sur les différents rapports que j'ai l'honneur de vous faire sur les divers chemins qui ont été ouverts en 1855, vous convaincre que le mouvement de notre population vers les terres nouvelles, dans le Bas-Canada, s'est accru considérablement.

Dans l'extrait du rapport du révérend messire Mailloux que j'ai cité à l'article "Chemin de Buckland," vous remarquerez, entre autres observations de ce monsieur, celle-ci: "Dans la seule partie de Buckland qui appartient au gouvernement, 112 lots, sur 118 qu'elle renferme, sont déjà pris et la plus grande partie " en voie de défrichement."

"Déjà trois moulins à scie et un moulin à farine sont construits."

M. Nicolas Boncher, dans son rapport sur le chemin du Mont Carmel, dit:

"La population augmente rapidement dans les environs des chemins qui s'ouvrent actuellement."

D'après le rapport de MM. Pacaud et Delisle, 131 familles se sont établies dans les environs du chemin de Chester, dont l'ouverture ne date que depuis la fin de septembre 1854, et dont la moitié reste à faire encore.

"La colonisation," disent MM. Garneau et LeBel, "a fait de rapides pro-

“grès dans Stratford et Winslow, dans ce dernier surtout, où 50 familles sont venues s'établir depuis l'an dernier.”

Je pourrais multiplier ces citations, mais rien ne peut mieux démontrer la somme et la rapidité des progrès que font les townships, que les différents tableaux et autres renseignements que je me suis procurés des évêques catholiques et anglicans du Bas-Canada, et que je reproduits à la fin de ce rapport.

En compulsant ces documents, vous verrez que le nombre de paroisses et missions établies dans les townships de l'Est, et dans lesquelles il y a des églises ou chapelles de bâties, est de 45 appartenant à l'église catholique, et 30 appartenant à l'église anglicane.

Il existe aussi des églises appartenant à d'autres dénominations, dont il ne m'est pas possible de connaître le nombre.

Dans Winslow, qui est un des townships où il se forme de nouveaux établissements, il a été construit récemment une église presbytérienne, et il est flateur de pouvoir dire que là comme ailleurs, dans le Bas-Canada, la meilleure entente existe entre les canadiens-français et leurs concitoyens d'origine et de religion différentes.

Les premiers établissements dans les townships de l'Est, eurent lieu peu de temps après la première guerre américaine, il y a près de 75 ans. Des U. E. *Loyalists* et autres citoyens américains furent les premiers colons.

Le chemin Craig, une des principales voies dans ces townships, a été fait en 1810. Subséquemment, plusieurs autres chemins furent ouverts par l'ancienne législature du Bas-Canada. Néanmoins les progrès agricoles ou commerciaux ne progressèrent que lentement jusqu'au temps où la compagnie des terres dite “*British American Land Company*,” formée il y a à-peu-près une vingtaine d'années, ouvrit quelques chemins qui furent d'une grande utilité pour les localités qu'ils traversèrent, et dans lesquels la compagnie avait plus ou moins d'intérêts.

En dehors des lieux où les opérations de la compagnie n'exerçaient pas d'influence, les townships de l'Est, à quelques exceptions près, restèrent à l'état stationnaire. Mais depuis, ces dernières années seulement, que la presse a attiré l'attention publique sur les magnifiques forêts et terrains de ces townships; depuis surtout que le gouvernement a commencé à ouvrir des chemins, la population y afflue à un degré qui surpasse toute attente.

La valeur de la propriété y a déjà éprouvé une hausse importante. Aujourd'hui des hommes d'action et de moyens pécuniaires, sentent qu'il n'y a pas de lieux où l'on puisse employer la main-d'œuvre et placer des capitaux avec plus d'avantage que dans les townships en y acquérant des terres.

Dans bien des endroits, les mieux favorisés sans doute, mais passablement nombreux, 5, 6, 7 et même jusqu'à 14 piastres de l'acre ont été offertes et refusées pour des terrains en bois de bout, dans les townships de l'Est.

Il n'est rien pourtant qui doive surprendre dans cette augmentation de valeur de la propriété, lorsque dans l'état de New-York, la même espèce de terrain se vend jusqu'à 80 piastres l'acre, dans le Haut-Canada, 40 piastres, et dans quelques seigneuries du Bas-Canada, jusqu'à 33 piastres *Parpent* qui est d'un cinquième de moins que l'acre anglais. Le prix auquel le gouvernement vend ses terres dans les townships de l'Est, joint à l'ouverture des chemins, est un engagement puissant pour le colon à s'établir sur des terrains qui, d'un jour à l'autre, deviennent plus accessibles. Mais un des principaux motifs qui pressent le plus les colons de s'établir dans les townships, c'est l'espoir bien fondé d'y pouvoir former, pour eux et leurs enfants, de bons établissements.

Il a été un temps où il n'y avait que le pauvre homme qui se résignait à demeurer dans les bois; aujourd'hui les idées ont bien changées. Beaucoup de cultivateurs, vivant même dans l'aïeune, dans leurs vieilles paroisses, vendent leurs terres pour en acquérir de nouvelles dans les townships.

Avec £30 payables en cinq termes annuels, un colon se fait propriétaire de 10 arpents de front, sur 28 de profondeur, à-peu-près quatre terres ordinaires de 2 arpents sur 30. L'expérience a démontré en maintes occasions que lorsque le bois est favorable, le colon, en le manufacturant en sel de potasse, peut suffire aux besoins de sa famille; si à cette ressource il peut ajouter une récolte de quelques arpents de terre neuve, il à alors plus que le nécessaire.

Supposant maintenant que le colon, au lieu d'être réduit à n'employer que ses seuls bras, ait la faculté d'employer douze hommes pendant trois mois, en mars, avril et mai, il aura dépensé de £150 à £180; mais il aura pu ensemençer assez de terre neuve pour se rembourser dans l'année même de ces frais; de plus il aura une partie de sa terre de défrichée suffisamment étendue pour ses besoins futurs.

S'il convertit ses bois en sel de potasse ou, ce qui serait mieux encore, en potasse ou perlasse, le défrichement de sa terre ne lui coûterait rien, ou peu de chose, suivant ce que serait la valeur de ces articles de commerce dans le temps de ses opérations.

Dans les Etats-Unis, comme dans le Haut-Canada, la culture qui paie, celle qui alimente le commerce, c'est celle que l'on pratique généralement sur les terres nouvelles, farine, bled, maïs, tout vient de l'ouest, c'est à-dire, tout vient des terres plus ou moins neuves. La nouvelle Angleterre, malgré son industrie si vantée, n'a pas une agriculture qui puisse nourrir sa population. C'est d'ailleurs qu'elle se procure ses céréales. Ce sont les terres neuves que font la prospérité des Etats-Unis et du Haut-Canada; Les townships du Bas-Canada n'attendent que des bras et des capitaux pour nous rendre le même service.

Il n'est pas un cultivateur qui ne sache qu'un arpent de terre neuve ne donne souvent de 15 à 25 minots de bled, c'est-à-dire de 20 à 40 piastres. Or, dans les bois franes, le défrichement d'un arpent de terre sans le secours de la manufacture des sels de potasse, ne coûte ordinairement que de 10 à 15 piastres. Mais les succès qui ont déjà été obtenus dans les townships par les colons, eux-mêmes, parlent plus fort et d'une manière plus convainquante encore que ces chiffres, et il n'est personne qui visite ces nombreux établissements qui ne revienne persuadé des bienfaits et des progrès de la colonisation.

J'ai profité de mes relations avec les différents conducteurs de travaux pour m'enquérir des ravages des la Téeceydomi tritici, (mouche à bled) et d'après les renseignements que j'ai pu me procurer, il paraît évident que les premières récoltes de bled obtenues sur des terrains neufs et entourés de bois de bout ne sont pas endommagés par cet insecte.

La connaissance de ce fait qui me paraît fondé et explicable, est d'une haute importance pour le colon ou le capitaliste qui voudrait défricher des terrains en grand et les ensemençer dans la même année.

Vous voudrez bien remarquer, dans le retour des évêques catholiques, que le plus grand nombre de paroisses ou missions qui existent aujourd'hui dans les townships de l'Est, n'ont été établies que depuis deux ou trois ans.

Dans cette partie des townships de l'Est, qui est située dans le district de Québec, la plus ancienne paroisse catholique ne date que depuis 1848.

Il en est ainsi du district des Trois-Rivières où, si l'on excepte Drummondville, dans Grantham, établi à la fin de la dernière guerre américaine, en partie par des soldats licenciés, toutes les paroisses ou missions sont encore aussi nouvelles que celles qui viennent d'être mentionnées.

Le diocèse de St. Hyacinthe, qui compte quinze de ces paroisses ou missions dans les townships de l'Est, en a onze dont les plus anciennes datent à peine de quatre à six années.

Dans ce qui précède immédiatement, j'ai cité plus particulièrement les townships de l'Est, parce que la colonisation s'y fait plus en grand et que la population qui s'y porte, y est, sur différents points, plus concentrée.

Mais les rapports spéciaux que j'ai l'honneur de vous soumettre à l'égard de

chaque chemin en particulier, vous donneront la preuve qu'il est plus d'un lieu encore où les colons ont déployé beaucoup d'énergie et d'industrie, et ont obtenu des succès mérités et encourageants.

Je ne saurais conclure ce rapport sans appeler votre attention de nouveau sur la hausse considérable qu'acquière tous les jours la valeur de la propriété foncière généralement, et sur l'effet qu'elle a plus particulièrement dans les townships de l'Est. Là, des étendues de terre très considérables ont été accordées par le gouvernement à certains individus qui, depuis qu'ils en sont propriétaires, n'ont fait aucune amélioration quelconque par eux-mêmes, soit en défrichement, soit en travaux publics.

L'aversion qu'ont toujours eue les résidents pour les taxes et l'opposition qu'ils font aujourd'hui encore à tout projet d'impôt territorial est, pour les grands propriétaires absents, l'encouragement le plus efficace pour les engager à faire avec leurs propriétés une spéculation exclusivement expectative. Et maintenant que le gouvernement emploie des capitaux pour ouvrir des chemins, dont quelques-uns passent sur les terres mêmes de ces grands propriétaires, il en résulte que ceux-ci, calculant sur la progression de la valeur de leurs terrains, refusent de les vendre ou en demandent un prix de vente exorbitant.

Le remède à cet abus serait de soumettre ces propriétés à une contribution pour la confection des chemins ouverts par le gouvernement.

Un moyen bien légitime encore de faire contribuer les propriétaires en général aux améliorations locales et d'encourager en même temps les colons serait, je pense, dans les localités où la chose est praticable, de faire des emprunts du fonds consolidé municipal, au nom de la municipalité et d'en prêter, sur hypothèque, une partie aux colons, moyennant qu'ils s'engageassent à défricher une certaine étendue de terre dans un temps donné.

Quant aux autres suggestions que je crois devoir vous faire relativement aux meilleurs moyens d'activer les établissements dans les townships, j'aurai l'honneur de vous les adresser dans ma réponse à votre lettre du 22 février dernier, écrite à ce sujet.

Quoiqu'il y ait lieu de croire qu'il soit possible de favoriser plus encore la formation de nouveaux établissements, les progrès considérables qu'ont fait les townships, depuis ces dernières années, mettront, je l'espère, nos concitoyens d'origine française, par la large part qu'ils ont dans ces progrès, à l'abri du reproche de n'avoir pas su profiter des bienfaits de leur gouvernement.

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des agences.

P

[Cop

diocè
lorsq
leur
souff
colon
éta

et St

fins

mier

C'es
Mét
fiel
parti
rang
com
St.

les

APPENDICE.

ÉTAT

DES

PAROISSES ET MISSIONS

DANS LES

TOWNSHIPS DU BAS-CANADA.

DIOCÈSE CATHOLIQUE ROMAIN DE QUÉBEC,

ARCHEVÊCHÉ DE QUÉBEC,

[Copie.]

14 février, 1856.

MONSIEUR,—Il a été érigé bien peu de paroisses dans les townships du diocèse de Québec, ces circonscriptions régulières ne peuvent avoir lieu que lorsque les établissements sont formés en grande partie. Quant aux missions, leur étendue est déterminée dans les lettres des prêtres qui en sont chargés, et souffre des changements continuels, suivant la direction que prennent les colons, et les communications qui s'établissent entre les localités nouvellement établies.

Les seules paroisses érigées dans les townships, sont St. Calixte de Somerset, et St. Victor de Tring.

La première, érigée canoniquement, le 6 juillet 1848, et reconnue pour les fins civiles le 24 janvier 1853, contient 176 lots, et partie du Gore de Somerset.

La seconde, érigée canoniquement le 25 février 1852, comprend les 5 premiers rangs du township.

D'autres paroisses renferment des parties peu considérables de townships. C'est ainsi que St. Fréderic comprend deux rangs de Broughton ; St. Octave de Métis, renferme la partie du township Cabot, qui se trouve entre le fief Métis et le fief et seigneurie Lepage et Thivierge ; St. Edmond de Stoneham, renferme une partie des townships de Stoneham et de Tewkesbury ; St. Cyrille comprend deux rangs du township Lessard et l'étendue de terres non concédées de la couronne, comprise entre les fief Lessard et township du même nom, et le fief Vinclette ; St. Agathe renferme une petite partie des townships de Leeds et de Nelson.

Les missions suivantes sont celles où réside un prêtre chargé de desservir les établissements les plus voisins.

La Grande Baie, sur le Saguenay,

Le Grand Brûlé, Notre Dame,

Chicoutimi, St. François-Xavier,

Les Escoumins, St. Marcellin,

Ste. Sophie d'Halifax,

Ste. Julie de Somerset,

St. Jacques de Leeds,

St. Evariste de Forsyth,

St. Vital de Lambton,

St. Modeste de Witworth,
 St. Jérôme de Matane,
 St. Edouard de Frampton,
 St. Martin de la Rivière au Renard,
 St. Patrick de Douglasstown,
 St. Michel de Percé,
 Notre Dame de la Grande Rivière,
 Notre Dame de Paspébiac,
 St. Bonaventure de Bonaventure,
 St. Joseph de Carleton,
 Ste. Anne de Ristigouche.

Les townships dans lesquels il a été construit des chapelles desservies de temps en temps par le prêtre le plus voisin, sont les suivants :—

Alton dont la chapelle, sous le titre de St. Alban, est située à l'entrée de la seigneurie de Deschambault.

Scittrington, St. Hilarion,
 Stoneham, St. Edmond,

Port-Neuf, Ste. Anne,

Les Islets Jérémie compris, je crois, dans le township Betsiamits,

Les Sept Isles,

Mingan, St. George,

Masquaro, St. François-Xavier,

Harvey, St. Falgence de l'Anse aux Foins,

St. Jean sur le Saguenay,

St. Marcel de Broughton ; la chapelle de ce township est placée dans le dernier rang du township de Leeds.

Tring ; la chapelle de St. Ephrem est située sur le No. 9 du 8e rang ; l'église de St. Victor est placée entre le 2e et 3e rangs.

Frampton, St. Malachie ; cette chapelle est la seconde construite dans le township Cranbourne ; c'est dans le 5e rang et sur le lot No. 14 que la chapelle vient d'être construite.

Il se trouve aussi plusieurs chapelles dans le district de Gaspé ; outre celles où un prêtre fait sa résidence, ce sont les suivantes :—

St. Joseph de l'Anse au Griffon,

St. Alban du Cap Rosier,

St. Angustin de la Grande Grave,

St. Albert du Bassin de Gaspé,

St. Pierre de Malbaie,

Le Cap d'Espoir,

St. Dominique de New Port,

St. George de Port Daniel

L'ange Gardien de Cascapédiac,

Maria et la Nouvelle.

Je ne sais si l'état ci-dessus, dressé au moyen des renseignements que j'ai sous la main, suffira pour l'objet que vous avez en vue ; mais je serais prêt à vous donner plus tard toute autre information que vous pourriez désirer.

J'ai l'honneur d'être,

Etc., etc., etc.

(Signé) EDMOND LANGEVIN, Ptre.,
 Secrétaire.

T. Boutillier, éeuyer,
 Inspecteur des agences,
 St. Hyacinthe.

DIOCÈSE DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 5 mars 1856.

[Traduction.]

MONSIEUR,—Je suis requis par l'évêque de Québec, d'accuser réception de votre lettre d'hier, au sujet de laquelle sa seigneurie désire que je vous dise que le nombre des églises et chapelles liées à la communion de l'église d'Angleterre, dans les townships de l'Est ou de St François (auxquels townships elle suppose que vos recherches ont un rapport exclusif) est de seize. Dans les townships qui se trouvent dans tout le diocèse, le nombre est d'à-peu-près quarante et comprenant celles qui sont dans les nouveaux établissements, ça et là, sur les confins des townships, il approche de cinquante.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

ARMINE W. MOUNTAIN,

T. Boutillier, écuyer,
Inspecteur des agences, St. Hyacinthe.

Chaplain.

DIOCÈSE DES TROIS-RIVIÈRES.

21 Février 1856.

[Copie.]

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du onze du courant, dans laquelle vous me demandez un état du nombre des paroisses ou missions érigées dans les townships du diocèse des Trois-Rivières, je vous dirai que, ayant eu l'honneur, cet hiver, d'accompagner sa grandeur dans les townships les plus récemment établis dans son diocèse, nous les avons trouvés dans un état de prospérité qui promet beaucoup.

Watton établi seulement depuis sept ou huit ans, a une population de deux cents familles et est sur le point de construire une église plus vaste. Un prêtre y réside depuis 1850.

Windsor compte trente-cinq familles et est en frais de construire une maison devant servir de chapelle et peut-être aussi d'école. Cette localité est visitée par le missionnaire depuis 1846.

St. Camille, composé d'une partie de Watton et de Ham, a une chapelle qu'il faudra bientôt agrandir pour le besoin des cent familles qui composent cette mission. St. Camille est desservi depuis 1851.

La partie sud de Chester et la partie nord de Ham, donnent une population d'environ cent familles qui se réunissent cette année pour construire une chapelle sous l'invocation de St. Paul.

Weedon, autrement St. Janvier, a une chapelle et un presbytère assez avancés; sa population est de cent quinze familles; Weedon existe comme mission de 1849.

Garthepuis ou St. Olivier, est habité par environ trente-cinq familles venues en partie de Québec. Cet établissement est desservi depuis 1850.

Stratford ou St. Gabriel et la partie nord de Winslow, ont une maison pour le culte et se disposent à construire une chapelle; il y a environ cent trente familles. Le missionnaire s'y rend régulièrement depuis 1852.

La partie Nord-Est de Winslow, comprend cent familles qui demandent à former une mission ou paroisse.

Dans les townships qui sont plus au sud, il paraît n'y avoir aucun établissement.

Les chemins dans ces townships sont assez bons en hiver, mais on dit qu'en été ils sont impraticables, au point que, l'été dernier, sa grandeur n'a pu visiter aucun de ces townships, excepté Watton.

Le moyen d'encourager ces établissements serait l'ouverture et l'entretien des chemins.

Les colons redoutent toujours les lieux qui ne leur offrent, les trois quarts de l'année, que la sortie la plus pénible et les plus grandes difficultés pour se procurer les secours les plus nécessaires de la religion. Le gouvernement ne saurait donc rendre un meilleur service, ni donner un plus grand encouragement aux populations qui se sont fixées dans ses forêts, qu'en allouant les sommes qui seraient nécessaires, afin de procurer à cette intéressante partie du pays des chemins passables dans toutes les saisons.

Les chemins à ouvrir ou à achever seraient le chemin de Garthby à Weedon, d'environ cinq milles; celui de Watton à Dudswell, d'environ huit milles; celui de Watton, au dépôt de Windsor, d'environ douze milles; celui de St. Christophe, par Chester, Wolfstown et Ham, jusqu'au chemin Gosford, d'environ seize milles. Ce dernier ouvrirait une communication bien nécessaire entre le lac Mégantic et les principales villes du pays.

Le township de St. Etienne renferme une population de deux cent cinquante familles, il y a une chapelle dédiée au culte et est desservie régulièrement.

Showanagan possède aussi une chapelle pour la desserte de cent cinq familles qu'il comprend. Ces deux établissements sont dans un état très prospère.

L'établissement de missions fréquentes et régulières dans les townships les plus reculés, y attirent la jeunesse canadienne. C'est dommage que la commission ne puisse pas contribuer en partie à la construction des chapelles et au soutien des missionnaires. Monseigneur vous recommande les townships de son diocèse, et vous prie de croire qu'il fera tout ce qui dépend de lui dans l'intérêt spirituel et temporel des fidèles qui les habitent.

J'ai l'honneur d'être,

Etc., etc., etc.,

(Signé,)

PH. O. GELINAS, Eeel,

Secrétaire.

T. Boutillier, écuier,

Inspecteur des agences, St. Hyacinthe.

Dans une autre du 10 mars, monsieur le secrétaire Gélinas a la bonté d'ajouter les renseignements suivants :

" Les paroisses dans les townships du diocèse des Trois-Rivières, sont St. Louis de Blandford, St. Eusèbe de Stanfold, St. Norbert et St. Christophe d'Arthabaska."

" Les missions dans ces mêmes townships, où il existe une chapelle, sont " Bulstrode, St. Paul de Chester, Warwick, St. Félix de Kingsey, St. Frédéric de Drummondville, St. Germain de Grantham, St. Isidore d'Acton, St. Pierre de Durham et Wickham, St. Bibiane de Shipton, St. Hubert de Tingwick, St. Hypolite de Wotton, St. Camille aussi de Wotton, St. Janvier de Weedon, St. Olivier de Garthby, St. Gabriel de Stratford."

" Les missions qui n'ont pas de chapelles sont, Winslow, Duville, Simpson et Horton."

" Au Nord du diocèse se trouvent les deux missions de St. Etienne et de Shawanigan."

" Ce sont là les paroisses et les missions des townships de ce diocèse, avec les noms de leurs patrons."

J'ai l'honneur d'être,

Etc., etc., etc.,

(Signé,)

PH. O. GELINAS, Eeel,

Secrétaire.

T. Boutillier, écuier,

Inspecteur des agences, St. Hyacinthe.

 DIOCÈSE DE ST. HYACINTHE.

EVECHE DE ST. HYACINTHE,

12 Février, 1856.

(Copie)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, avec la présente, l'état, tel que demandé par votre lettre d'hier, des paroisses et des missions comprises dans les townships faisant partie du diocèse de St. Hyacinthe.

Monseigneur l'évêque de St. Hyacinthe me charge de vous informer qu'il n'a aucune suggestion à vous présenter au sujet de l'œuvre de la colonisation, vu que le principal moyen, suivant sa grandeur, a été adopté par l'autorité ecclésiastique dans la multiplication du nombre d'église et de prêtre, et par le gouvernement dans la passation de l'acte pour l'ouverture de chemins; il resterait peut-être à faciliter l'acquisition de titres certains pour les colons et à empêcher l'expropriation pour ceux qui ont commencé les défrichements.

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

(Signé) L. Z. MOREAU, Ptre.
Secrétaire.

T. Boutillier, écuyer,
Inspecteur des agences, St. Hyacinthe.

 P A R O I S S E S.
Notre Dame des Anges de Stanbridge,

Cette paroisse a été érigée canoniquement le 22 août, 1845. Elle comprend tout le township de Stanbridge et une partie des seigneuries de Sabrevois et de Noyau. Elle possède une église et le bienfait d'un curé y résidant depuis une dizaine d'années; le tout dû à la munificence et à la générosité de l'honorable famille Des Rivières, à qui cette paroisse doit son existence prospère sous le rapport religieux et matériel. La population de cette paroisse est d'environ 3,000 âmes et 1,050 communicants.

St. Romuald de Farnham,

Cette paroisse a été érigée canoniquement le 31 octobre, 1851. Elle comprend toute la partie du township de Farnham, connue sous le nom de *West Farnham*. Il y a une chapelle en bois et un curé résidant depuis 5 à 6 ans. La population est de 1,400 âmes et 800 communicants.

St. Éphrem d'Upton.

Cette paroisse a été érigée canoniquement le 9 janvier, 1854. Elle comprend les huit derniers rangs du township d' ce nom. La population de cette paroisse est d'environ 400 âmes; il doit s'y bâtir une chapelle prochainement; elle est desservie, en attendant, des paroisses environnantes.

St. Valerien de Milton.

Cette paroisse a été érigée canoniquement, le 10 septembre, 1855. Elle comprend les six derniers rangs du township de Milton, et une partie des 7e et 8e rangs du township de Roxton. Elle possède une chapelle en pierre et elle est desservie par le missionnaire de Ste. Cécile de Milton. La population est d'environ 500 âmes et 250 communicants.

MISSIONS.

St. Cécile de Milton.

Elle comprend les cinq premiers rangs du township de Milton. Elle possède une chapelle en pierre qui est insuffisante, mais que l'on doit remplacer bientôt par une église capable de contenir la population qui s'y accroît tous les jours. Un missionnaire y réside depuis 5 à 6 ans. La population est de 2000 âmes et de 700 communicants.

Cette mission doit être bientôt circonscrite en paroisse régulière, ainsi que celle de *St. Jean-Baptiste de Roxton*.

St. Jean-Baptiste de Roxton.

Elle comprend tout le township de ce nom, moins une petite partie enclavée dans la paroisse de St. Valérien. Cette mission a pris en très peu de temps un accroissement bien rapide. Le beau village de Roxton Falls, contient déjà près de cent maisons et des moulins qui leur donnent une apparence très prospère.

Il y a une chapelle en bois et un prêtre y réside depuis six ans. La population est d'environ 1100 âmes et 700 communicants.

St. Michel de Sherbrooke

Une belle église en brique vient d'y être terminée. Cette ville possède en outre un institut littéraire pour l'éducation des jeunes gens, et un convent doit s'y ouvrir prochainement pour l'éducation des jeunes filles. Ces trois établissements sont situés dans l'endroit le plus beau et le plus élevé de la ville de Sherbrooke. Deux missionnaires y résident pour la desserte des townships d'Ascot, de Compton, d'Eaton, et des autres townships environnants. Un des missionnaires visite aussi de temps en temps la mission de Outlet, à la tête du beau Lac Memphremagog.

St. Thomas d'Aquin de Compton.

Cette mission comprend tout le township de ce nom ; elle possède une belle petite église en bois et elle est desservie tous les quinze jours par un des prêtres de Sherbrooke.

St. Cécile d'Eaton.

Elle comprend tout le township d'Eaton ; la population catholique y est encore peu considérable ; elle possède une petite chapelle en bois et elle est desservie tous les quinze jours par un des prêtres de Sherbrooke.

Sacré Cœur de Jésus de Stanstead.

Cette mission comprend tout le township de ce nom et celui de Hatley, où le missionnaire va donner de temps en temps une mission au petit nombre de catholiques qui l'habitent. Elle possède un bel établissement religieux situé au centre même de l'agréable village de Stanstead Plain. Deux missionnaires y ont leur résidence ordinaire. Ces messieurs font aussi de temps en temps des missions à Georgeville sur le Lac Memphremagog.

St. Etienne de Bolton.

Le township de Bolton forme cette mission. La population se compose de 600 âmes, et de 3 à 400 communicants ; elle possède une chapelle en bois et elle est desservie tous les quinze jours par le missionnaire d'Ely.

St Joseph d'Ely.

Cette mission est formée du township d'Ely, moins une partie desservie de Stukeley et une autre de Roxton.

Cette mission prend un accroissement assez rapide; elle a une chapelle en bas et un missionnaire y réside depuis deux ans. Sa population est d'environ 900 âmes et 500 communians.

Notre Dame de Bonsecours de Stukeley.

Cette mission comprend tout le township de Stukeley et une partie de celui d'Orford. Sa population catholique y est de 2000 âmes et de 14 à 1,500 communians; il y a une église en bois et un missionnaire y réside depuis huit ans.

Sacré Cœur de Marie de Granby.

Cette mission comprend le township de Granby, moins une petite partie annexée à la paroisse de St. Paul d'Abbotsford, et le township de Shefford. Il y a une église en bois et un missionnaire y réside depuis 6 à 7 ans. Sa population est d'environ 1000 âmes et 700 communians.

Ste. Croix de Dunham.

Cette mission comprend le township de Dunham. Elle possède une église en pierre et un prêtre y réside depuis 5 à 6 ans; il y a un accroissement assez rapide dans la population. Le township de Sutoa est desservi de Dunham.

DIOCÈSE CATHOLIQUE ROMAIN DE MONTRÉAL.

EVECHÉ DE MONTRÉAL.

(Copie)

4 Mars, 1856.

Monsieur — Conformément à la demande que vous m'avez faite par votre lettre du 13 février dernier, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un tableau vous présentant le nombre et l'état des paroisses et missions formées dans les townships du diocèse de Montréal.

J'ai fait connaître à Monsieur l'Administrateur votre désir d'avoir de sa part quelques suggestions relativement à la colonisation, et sa grandeur m'a chargé de vous dire, qu'elle n'aurait pour le moment qu'à vous exprimer qu'elle croit qu'un moyen de hâter et d'assurer les progrès de la colonisation, serait de donner dans différents centres un certain lot de terrain pour y asseoir des établissements religieux autour desquels les populations se portent plus volontiers, parce qu'elles y rencontrent d'ordinaire de plus grand intérêts matériels, tout en y trouvant les bienfaits de la religion.

J'ai l'honneur d'être,

Etc., etc., etc.

(Signé) J. O. PARÉ,
Chanoine, Secrétaire.

T. Boutillier ényer,
Inspecteur des agences, St. Hyacinthe,

St. Antec, comté de Huntingdon, fut érigé canoniquement le 26 mai, 1827. Cette paroisse est formée du township de Gallowachster, et comprend une étendue de 12 milles de front, sur neuf milles de profondeur.

St. Julie ne, comté de Montcalm, fut érigée le 14 novembre, 1818. Cette paroisse, composée d'une partie du township de Rawdon, comprend une étendue de terre de six milles et demi de longueur, sur environ cinq milles de largeur.

St. Patrice de Sherrington, comté de Napierville, fut érigé le 20 novembre 1848. Cette paroisse, composée du township de Sherrington, comprend une étendue de territoire de figure irrégulière d'environ 9000 acres.

Ste. Adèle, comté de Terrebonne, fut érigée le 8 juillet, 1854. Cette paroisse est formée d'une partie des townships d'Abererombie et Morin, et d'une partie de la continuation de la seigneurie des Mille-Isles.

St. Sauveur, comté de Terrebonne, fut érigé le 6 février, 1854. Cette paroisse est composée des côtes St. Godfroy, Ste. Elmire, St. Lambert et St. Gabriel, à l'exception des neuf premiers lots de la dernière côte, le septième et huitième rang du township d'Abererombie, et toutes les terres qui se trouvent des deux côtés de la Rivière du Nord, depuis William Shaw jusqu'à la côte St. Lambert, dans la continuation de la seigneurie des Mille-Isles et une partie du township d'Abererombie, ce qui forme une étendue de terre d'à-peu-près six milles de largeur, sur sept à huit milles de longueur.

St. Patrice de Rawdon est une mission formée d'une partie du township du même nom. Il y a une chapelle et un prêtre résidant.

Ste. Sophie est une mission composée des townships de New Paisly et de Glasgow. Il y a une chapelle et un prêtre résidant.

St. Calixte est une mission dans le comté de Montcalm, composée du township de Kilkenny. Il y a une chapelle et un prêtre.

St. Patrice d'Inchibrooke, comté de Huntingdon, est une mission formée du township du même nom.

Ste. Malachie d'Orinstown, Comté de Chateauguay, est formée du township du même nom.

La mission de Huntingdon, comté du même nom, est composée du township de Huntingdon. Il y a des chapelles dans ces trois missions qui sont desservies par un missionnaire qui réside à Huntingdon.

St. Romain de Hemmingford, comté de Napierville, est une mission composée du township du même nom, et desservie par un prêtre qui réside ordinairement à Sherrington.

DIOCÈSE ANGLICAN DE MONTRÉAL.

Nom des missions et paroisses.

Nombre d'églises dans chacun e

Upper Mills, Stanbridge East.....	1
Cowansville et Churchville.....	1
Granville et Chatham.....	2
Russeltown.....	2
North Gore (Chatham).....	1
Aylmer et Hull.....	2
Bedford.....	1
West-Farnham.....	1
Frost-Village et Stukely.....	2
Brome.....	1
New-Glasgow et Kilkenny.....	2
Granby.....	2
Sutton.....	1
Buckingham.....	1
Hemmingford.....	1
Huntingdon.....	2
Rawdon et Kildare.....	2
Durham.....	1
Milton.....	1

Freleighsburg.....	1
Clarendon.....	1
Waterloo et West Shefford.....	2
Phelicsburgh	1
	32

(Signé)

F. MONTRÉAL.

Montréal, 6 mars, 1856.

DIOCÈSE DE BYTOWN.

(Copie.)

Ottawa, 28 février 1856.

MONSIEUR,—Je vous fais parvenir la liste des missions du diocèse de Bytown, et des paroisses qui y sont érigées canoniquement.

Je me permettrai d'y ajouter quelques observations sur la colonisation dans la partie du diocèse de Bytown, qui se trouve dans le Bas-Canada, conformément au désir que vous en avez exprimé dans la lettre que vous avez adressée à mon secrétaire.

On rencontre, sur la partie nord de l'Ottawa, un grand nombre de localités favorables à la colonisation; les dépenses qui ont été faites pour le chemin qui se trouve sur la Rivière et le Canal des Chats, ne peuvent dès lors manquer de contribuer à y développer cette excellente œuvre; mais il est un point spécial sur lequel j'appelle l'attention du gouvernement; car c'est incontestablement celui qui offre les plus grands avantages qui se trouvent sur la Gatineau. Tous les arpenteurs nommés par le gouvernement, et je puis ajouter toutes les personnes que j'ai entretenues sur cet objet, s'accordent à dire que lorsqu'on a pénétré à une certaine profondeur dans les terres, on trouve un grand nombre de townships très avantageux, et que l'accès n'en est pas aussi difficile qu'on s'est plu à le représenter. Déjà un chemin a été tracé jusqu'à la Rivière du Désert; et il peut être rendu plus praticable en y faisant les dépenses convenables; un certain nombre d'habitants sont établis sur cette rivière, quelques chapelles y sont érigées, deux prêtres sont occupés à en faire le service. On a élevé, dans le courant des deux dernières années, quelques moulins. Tout semble donc préparé pour recevoir un grand nombre d'habitants nouveaux. Pour hâter cet objet désiré, voici, dans mon humble opinion, ce qu'il serait urgent de faire:

1. Faire un bon chemin de l'Ottawa à la Rivière du Désert.
2. Baisser le prix des terres pour deux ans à un chelin l'arpent, payable aussitôt que l'on prendra possession de la terre.
3. Nommer un agent général comme il en a été nommé un pour le *Quego Road*, uniquement occupé de cet objet et qui pourra fournir à chaque instant, au gouvernement et au pays, tous les renseignements désirables. Cet agent devra être naturellement un canadien parlant les deux langues.
4. Faire des réunions pour éveiller l'attention, fournir des renseignements et nommer des comités.
5. Concéder les terres destinées pour les sauvages sur la Rivière du Désert; car il me paraît malheureux de laisser de belles terres entre les mains de ceux qui ne les cultivent pas. Le gouvernement se montrera suffisamment généreux à leur égard en leur accordant *gratis* des lots sur lesquels ils s'établiront.
6. Faire, s'il éloit possible, quelques sacrifices en faveur de deux ou trois prêtres qui, dans le commencement, seraient chargés de donner des secours religieux sans recevoir d'aide de ces nouvelles populations.

Il me semble, monsieur, que si ces moyens étaient employés, ainsi que d'autres que des hommes comme vous et l'hon. commissaire des terres connaissent mieux que moi, on verrait dans l'espace de quelques années plusieurs centaines de familles heureuses, bien établies et très reconnaissantes des bienfaits qui leur auraient été accordés

J'ai l'honneur d'être,

Etc., etc., etc.

JOS. EUGENE, EV. de Bytown.

T. Bontillier, écuyer,
Inspecteur des agences, St. Hyacinthe.

DIOCESE DE BYTOWN.

Partie dans le Bas-Canada.

NOMS DES CHAPELLES. Patrons.	TOWNSHIP.	PAROISSIS ET MISSIONS.
St. Philippe.....	Chatham.....	Paroisse.
St. Isidore.....	Augmentation.....	Mission.
N. D. des Sept Douleurs.....	Granville.....	Paroisse.
N. D. de Bonsecours.....	Petite Nation.....	Do.
Ste. Anacélique.....	Do.....	Do.
St. André Avelin.....	Do.....	Do.
St. Jean.....	Lochaber.....	Mission.
St. Grégoire de Naziance.....	Buckingham.....	Paroisse.
St. Alexis.....	Buckingham (Ouest).....	Mission.
St. Bruno.....	Templeton.....	Do.
St. François de Sale.....	Templeton.....	Paroisse.
Ste. Marie du Lac.....	Hucks.....	Mission.
Visitation.....	Northfield.....	Do.
N. D. du Désert.....	Natawanski.....	Do.
St. Joseph.....	Wakefield.....	Do.
Ste. Cecile.....	Masham.....	Do.
St. Etienne.....	Hull.....	Paroisse.
St. Colomban.....	Onslow.....	Mission.
St. Edouard.....	Bristol.....	Do.
Ste. Mélanie.....	Litchfield.....	Do.
Ste. Anne.....	Calumet.....	Paroisse.
St. Michel.....	Thorn.....	Mission.
St. Liguori.....	Allumettes.....	Paroisse.
St. Marc.....	Sheen.....	Mission.
St. Joachim.....	Rivière Creuse.....	Do.

Demandes pour divers chemins adressées à ce bureau.

1. Par M. Pierre Prince, de Stanfold ; pour un chemin partant du chemin de Chester, sur le 1er rang de Ham, et passant à travers Tingwick.
2. Par J. B. E. Dorian, écuyer, M. P. P. ; pour un chemin de l'Avenir au dépôt du chemin de fer, à Durham, distance 4 milles.
3. Par M. Celestin Parent et autres ; pour divers chemins dans Upton et Milton.
4. Par Dlle. Eulalie Panet ; pour un chemin du 10e rang d'Ely au dépôt du chemin de fer à Acton, distance 4 milles.

5. Par M. F. Cinq-Mars et autres ; pour un chemin de communication entre Milton et St. Dominique.

6. De J. S. Sanborn, écuyer, M. P. P. ; pour un chemin d'Eaton, à travers New Port et Dillon.

7. Par le révérend M. Mailloux ; pour continuer le chemin de Buckland, jusqu'à la rivière St. Jean.

8. Par M. Ovide Bélanger, maire, au nom du conseil municipal de Masham ; pour un chemin d'Aylmer à Wakefield, passant à travers Masham.

9. Par M. J. A. Leprohon ; pour changer la direction du chemin de Joliette, en le faisant communiquer avec le chemin de Cathcart, distance $4\frac{1}{2}$ milles.

10. Par T. Marchildon, écuyer, M. P. P. ; pour un chemin partant des derniers établissements sur le Lac Cossette, à aller à la Tuque, sur le St. Maurice.

11. Par S. Bellingham, écuyer, M. P. P. ; pour continuer le chemin d'Howard, à travers la vallée de la Rivière Rouge.

12. Par M. John McLaren ; pour un chemin de Ste. Fidèle à Tadoussac.

13. Par D. E. Price, écuyer, M. P. P. ; pour un chemin d'Escoumin à Tadoussac.

14. Par le même ; pour un chemin de la Rivière des Canards à la Baie des Roches. Coût estimé à £,200.

15. Par le même ; pour améliorations au chemin Sydenham, évaluées à £500.

16. Par le même ; pour un pont sur le chemin de Bagoiville, au lac St. Jean, évalué à £150.

17. Par le même ; pour un pont sur la Rivière à Valin, estimé à £500.

18. Par le même ; pour fixer le terminus du chemin Kinogoni à Beauportage.

19. Par le même ; pour un chemin d'embranchement d'Hébertville à Metabetchuan.

INDEX.

Appendice.....	61
Argenteuil.....	43
Arthabaska et Wolfe.....	50
Beauce.....	31
Bellechasse.....	28
Berthier.....	37
Chicoutimi.....	12-13-14
Champlain.....	35
Compte-rendu.....	1
Compton.....	53-54
Deux-Montagnes.....	42
Dorchester.....	30-31
Etat des paroisses et missions.....	61
Gaspé.....	20
Gaspé et Rimouski.....	22
Joliette.....	38
Kamouraska.....	23-24
L'Islet.....	26
Lotbinière.....	34
Maskinongé.....	37
Mégantic.....	32-33
Montealm.....	39-40
Montmagny.....	27
Montmorency.....	14
Nicolet et Arthabaska.....	49
Observations générales.....	56
Ottawa.....	44-45-46-47
Pontiac.....	47-48
Porneuf.....	18-20
Québec.....	17-18
Shefford.....	55
St. Maurice.....	36
Terrebonne.....	41
Wolfe.....	52

