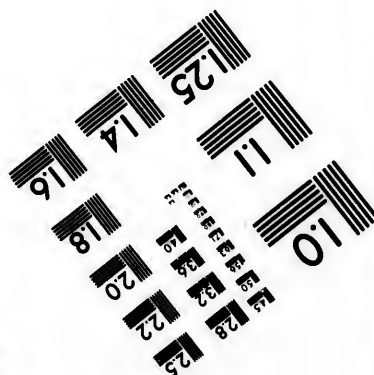
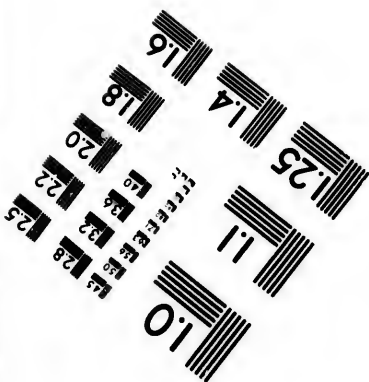
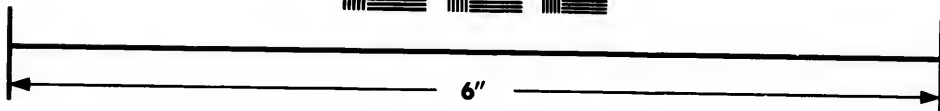
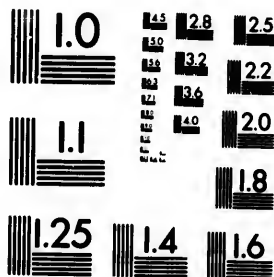


**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503

0  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25

**CIHM/ICMH  
Microfiche  
Series.**

**CIHM/ICMH  
Collection de  
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

0  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25

**© 1983**

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/  
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la  
distortion 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:

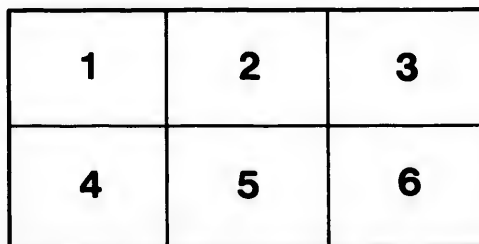
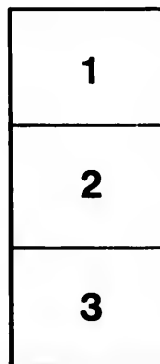
National Library of Canada

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

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

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

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



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

Bibliothèque nationale du Canada

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

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

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

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

o  
f  
c  
r  
v  
l  
l  
s  
f  
u  
s  
q  
q  
ju  
re  
d  
d  
te  
vi  
ar  
so  
m  
ra  
fe  
pe  
C  
pe  
in  
le  
co  
l'e  
j'e  
ra

# MEMOIRE

Adressé aux Honorables Membres de l'administration relativement à la Question du Chemin dit de Temiscouata.

MESSIEURS,

Je ne veux pas dans ce mémoire entrer dans le détail de toutes les considérations qui ont trait à la question Temiscouata ; mais il devient nécessaire pour moi, en conséquence des efforts que l'on fait au moyen de correspondances publiques et privées en faveur d'une ligne particulière, de définir d'une manière précise la position que j'ai prise comme représentant du comté de Rimouski : Car je veux prévenir, pour le futur, toute mésinterprétation de mes actes.

Depuis qu'il s'agit d'avoir une nouvelle voie de communication intercoloniale via Temiscouata et surtout depuis qu'un octroi Législatif de £25,000 pour cet objet a été voté, je n'ai cessé d'énoncer les opinions qui suivent, savoir :

1°. Que le lieu d'élection pour le passage de cette voie doit être l'endroit qui offre la plus grande somme d'avantages pour l'érection d'une bonne route intercoloniale indépendamment de toute question d'intérêt purement local.

2°. Qu'en tant que les localités des Trois-Pistoles, Ile Verte et Rivière du Loup sont concernées, la Rivière du Loup doit avoir la préférence à la condition de pouvoir fournir la meilleure route ou une route également bonne, mais pas autrement.

3°. Qu'une dépense additionnelle de quelques milliers de louis ne doit pas être une considération pour laisser de côté la route qui, une fois faite, serait la meilleure.

Et je ne crains pas de dire ; que, ces propositions sont les seules raisonnables, les seules qui doivent diriger l'exécutif dans les recherches à faire pour le choix du local ; que la plus grande latitude devrait être donnée aux ingénieurs dans leurs opérations ; qu'on ne devrait pas le moins du monde préjuger la question ; qu'il était de stricte justice et de bonne administration de se servir des renseignements obtenus antérieurement ; que l'on devrait diriger les études sur le terrain, particulièrement sur les points désignés comme les meilleurs par les cartes du pays et les études antérieures. Avant de faire voir jusqu'où les instructions émanées par le Bureau des Travaux Publics, portent ce caractère d'impartialité et jusqu'à quel point elles démontrent le désir de découvrir ce qui est le meilleur ; je ferai remarquer que les démarches faites par moi n'ont aucun caractère hostile ou de malveillance contre qui que ce soit au contraire, elles sont dans l'intérêt de tout le monde ; car si suite d'examen sérieux, on adoptait une mauvaise route de communication, le public serait frustré des fins d'une grande amélioration et l'administration du jour aurait encouru une grave responsabilité, que l'avenir ferait peser sur tous ceux qui la composent pour n'avoir pas pris les mesures nécessaires pour assurer l'emploi judicieux des deniers affectés. Pour moi, comme représentant du Comté immédiatement intéressé et comme homme public je veux faire ce qui est en moi pour ne rien avoir à me reprocher ; et je déclare que mon intime conviction est, que les ingénieurs n'ont pas eu du Bureau des Travaux Publics les instructions qu'on aurait dû leur donner ; que l'examen des lieux en conséquence n'a pas été ample et que de fait, comme on avait lieu de s'y attendre par les instructions acceptées, le rapport n'est que l'écho des instructions et recommande une mauvaise voie ; pour preuve de ce que j'avance, je cite d'abord, en regard et *verbatim*, partie des instructions et partie des rapports sur les explorations antérieures.

You are aware that three several places on the St. Lawrence, namely, Trois-Pistoles, Green Island and Rivière du Loup, have been represented as offering, respectively, the best terminus for the Northern end of the proposed Road, and from which the best line across the country to the Dégélé, near the Southern end of Lake Temiscouata, can be obtained at which the Southern terminus of the intended Road it is expected will be, and from which point, following the Valley of the Madawaska River, and thence by that of St John to Woodstock and Fredericton, "the existing Road is capable by a moderate expenditure, of being made a good and facile line of communication, notwithstanding the representations that have been made as to the more favourable position of Trois-Pistoles, and of Green Island, for the Northern termination, the Commissioners, after weighing well all the circumstances, are disposed to believe that the Rivière du Loup presents the most advantages."

"At that place, by the works now in progress and nearly completed, a good, safe, and convenient Pier for the transshipment of goods and passengers will be at all times available; will, at Trois-Pistoles from the great extent of beach in front of it, which is dry at half tide, such indispensable facility cannot be had. At Green Island, also, the difficulties to be enumerated in establishing a suitable Pier or Wharf at the termination of the Road, at which freight could be loaded, discharged and shipped, at all times, are great, in fact, not to be overcome, unless it should be found practicable to obtain an approach to it from the East ward, the obstacle to which is a long bar, believed to be of Rock, over which there is not a depth of more than two feet of water at low tide."

"Que des trois routes explorées, celle qui passe par le long de la rivière des Trois-Pistoles, offre le plus de facilités pour une communication par terre. La nature du sol tout le long est considérée comme étant de beaucoup supérieure à celui des autres. La terre qui avoisine la ligne du présent portage est aux termes du rapport, tellement stérile qu'on ne saurait espérer qu'elle pût jamais rapporter assez pour l'entretien du chemin," et l'état impassable de la partie supérieure, en approchant la ligne du Nouveau-Brunswick, surpasse et confond toute description."

"Le chemin actuel du portage de Temiscouata est décrit dans le rapport comme ne convenant absolument à aucun trafic quelconque," et le rapport ajoute que l'une des premières démarches à faire pour l'amélioration d'une communication par chemin entre le St. Laurent et le Nouveau-Brunswick, sera "d'abandonner ce chemin de portage."

(Rapport de M. M. Bourret et Killaly en 1851.)

"Le profil du portage de Temiscouata, entre la rivière du Loup et le St. François, indique un sommet de 944 pieds d'élévation, ce qui n'est pas formidable pour la distance; mais malheureusement on rencontre trois cent pieds de cette élévation dans le premier mille."

"La continuation du portage de Temiscouata, à partir du St. François au lac, est encore, quant au profil, plus sujette à objection que la section qui se trouve du côté ouest de cette rivière. L'élévation du chemin maintenant en usage, à la Grande Fourche et à la montagne Buard, ne saurait être de moins de 1500 à 1800 pieds au-dessus de la marée. Des hauteurs longues et rocheuses, où les pluies fréquentes détruisent tout ce que l'on tente en fait d'améliorations, sont séparées, en plusieurs endroits par des prairies marécageuses ou des ruisseaux rocailleux; les débordemens du printemps ou les grosses pluies d'automne, (après avoir fouillé le maigre sol à la surface du chemin, et l'avoir laissé couvert de galets ou de roc à pic) s'amassent dans les vallées étroites entre les hauteurs, enlevant le pont et les pavés en bois (comme on les appelle ici) jusqu'à ce que les pluies aient cessé. La stérilité générale du sol qui avoisine immédiatement le portage

“ The several triad lines hitherto explored for this Road, and starting from each of the foregoing points, are not satisfactory. The line from Trois-Pistoles, although found to be favorable as to grading and construction, was examined only to the head of Lake Temiscouata, from which the practicability of continuing it on the east side was not ascertained while its extension on the west side, to fall in with the Road at or near the Dégélé, presented difficulties that may be taken as not to be removed by any reasonable outlay. But even were it otherwise, and leaving out of view the respective facilities or otherwise for transshipment, neither the Trois-Pistoles Road nor that from Green Island will bear favorable comparison with one from Rivière du Loup, supposing that, assuming the Dégélé to be a common point, supplies for the lumber trade, or other produce going down the St. Lawrence, would, on arriving at Rivière du Loup, be within reach of the Dégélé, by a good road of fifty miles in length.”

“ Finally, the examination made for a line from Rivière du Loup has been equally unproductive of any practical results—chiefly because it was all but confined to that of the existing Portage Road, the insurmountable difficulties to the improvement of which were well known and admitted. But, from the concurrent statements of several respectable persons who have had occasion to travel the Country to the westward of this Portage Road, the Commissioners are led strongly to expect, that by proper exploration, a line can be had through it, traversing a large tract of highly improvable land, and presenting favorable grades, and no difficulties to the construction of such a communication as is sought to be established—namely—an ordinary road in the first instance, well thrown up, perfectly drained, with suitable and sufficient number of culverts,—to have all improper material removed from its surface—the grades to be reasonable, in no case exceeding 1 in 14, and so steep a grade to be

actuel, fait renoncer à l'idée de voir ces terres assez occupées pour garantir l'entretien du chemin actuel, en même tems que la nature impraticable des linteurs sera toujours une barrière à l'extension du trafic par cette route.

“ Les autorités militaires et le bureau de poste l'ont retenu jusqu'à ce que le gouvernement provincial y ait déboursé £1000 (en vertu de l'acte 11 et 12 Vic.,) ce qui l'a mis dans un état passable. On fournit encore des rations annuelles de farine à quelques individus, à condition qu'ils demeurent le long du chemin et l'entretiennent; mais en conséquence de l'incapacité ou de la mauvaise volonté de ces derniers, on va bientôt arrêter ces rations. Il y a une barrière de péage (au pont de la rivière Verte,) dont les produits suffisent à peine pour couvrir les frais de collection.”

“ Le portage Témiscouata a environ trente-six milles de long, et touche au lac à neuf milles à peu près de sa tête, et à seize milles de son débouché; à partir de sa jonction avec le lac à “ Lebel” (ou les casernes) jusqu'au Dégélé, endroit qui se trouve sur le chemin de Madawaska à deux milles en bas du lac, il y a une route par terre, dont la plus grande partie peut concourir avec les plus mauvais endroits du portage en hauteurs, et en condition à peu près impassable. Cette partie du grand chemin qui lie les provinces du Canada et du Nouveau-Brunswick, surpasse toute description, et il n'y a que le postillon qui, conduit par sa longue expérience et des chevaux du pays, puisse y passer en sûreté. Les habitants du territoire de Madawaska se servent de leurs canots entre le Dégélé et “ Lebel.”

“ La rivière Trois-Pistoles, au contraire de sa voisine, coule à angle droit vers la hauteur qui sépare les eaux du St. Laurent et du St. Jean. Il n'y a donc pas le moindre doute que cette route ne possède le sommet le moins élevé qui puisse se trouver entre ces eaux. La plus haute élévation, d'après l'examen du chemin, sur la route des Trois-Pistoles fut de 870 pieds, ce qui donne 250 pieds de plus que pour le sommet de la communication par eau sur la même route; mais l'élévation moyenne ne varierait pas de 500 à 600 pieds au-dessus de la marée.”



adopted only in such places as the obtaining of 1 in 21 would be attended with too great an expenditure. Before any line is finally surveyed, mapped, and estimated, on which such a grade as 1 in 14 must, as above stated, be adopted, it will be your duty fully to satisfy yourself that a more favorable route cannot be selected."

(Extrait des Instructions de 1833.)

" Le profil du terrain et la nature du sol sur la route de l'Isle Verte, autant qu'on a pu les observer, sont supérieures à ceux du portage actuel; et sur la route des Trois-Pistoles il paraissent supérieurs aux deux."

" On trouverait probablement la tête de ce lac à pas plus de douze ou quinze milles du hâvre de l'Isle Verte, le meilleur port de la rive sud, au dessous de Québec, et qu'on peut atteindre sans courir le risque des écueils et des courans des Isles Rouge et Verte. Ce hâvre peut être appelé le pied de la navigation du fleuve, (car immédiatement plus bas, le St. Laurent s'élargit en un seul chenal de douze à quinze milles) et est accessible aux embarcations de fleuve et de lac, en ce qu'il est le seul dans les environs où un vaisseau de lac puisse flotter à l'eau basse, ou se tenir à l'abri à une distance raisonnable de la côte."

(Rapport de M. Keefer en 1851.)

Il  
les  
ente  
" I  
avoit  
prés  
pas  
not  
Riv

S  
prop  
tun  
Qu  
500  
terr  
roc  
éno  
du  
dev  
des  
tran

F  
Me  
des  
par  
arg

Lac  
le r  
ne c  
rou  
de r  
et p

la q  
don

ind  
voit  
nive  
à to

Il n'y a pas moyen de douter après avoir lu ces citations, que l'intention qui a tracé les instructions citées était de préjuger la question, de fait voulait dire à tout bon *entendeur*, "On cherche un peu et puis dans tous les cas on arrivera à la rivière du "Loup." Puisque, non seulement, on indique d'une manière précise que telle chose doit avoir lieu; mais encore on dénature les faits acquis à la connaissance des lieux, on présume des circonstances jusque là inconnues et improbables, et on ne se contente pas de dire "The practicability of continuing it (Trois-Pistoles line) on the east side *was not ascertained, &c.*, mais on ajoute "But even were it otherwise . . . &c., la ligne de la Rivière du Loup est encore la bonne ligne.

Si on voulait faire une dissertation sur les avantages respectifs des différentes routes proposées on aurait du dire que des Trois Pistoles au dégelis il y a moins de 50 milles, tandis que de la Rivière du Loup au dégelis par la route proposée, il y en a plus de 60. Que l'ascension totale de la vallée de St. Laurent par les Trois Pistoles n'est que de 500 à 600 pieds, tandis qu'elle est de 1500 à 1800 pieds par la Rivière du Loup. Que le terrain est magnifique sur toute la ligne des Trois-Pistoles, tandis qu'il est stérile et rocailleux par la ligne de la Rivière du Loup. Qu'on a depuis 1811 dépensé des sommes énormes en travaux, explorations, tentatives de colonisation par la ligne de la Rivière du Loup et tout cela en pure perte et sans succès. Que cette voie de communication devant se relier à un chemin de fer d'un côté et à la navigation du Lac Témiscouata et des Rivières Madawaska et St. Jean de l'autre, nécessiterait par les Trois-Pistoles un transport par charrettes de 20 milles de moins long que par la ligne de la Rivière du Loup.

Enfin il serait trop long d'énumérer tout ce qu'on pourrait dire sur le sujet; mais Messieurs, vous n'avez qu'à jeter un coup d'œil sur les mémoires mis devant le Bureau des Travaux Publics par MM. Beaulieu et Pouliot en faveur de la Rivière du Loup et par MM. Dubé et Gauvreau pour les Trois-Pistoles pour juger du mérite comparatif des arguments émis en faveur des deux lignes.

Où on sont rendu les choses relativement au semblent d'exploration fait à l'est du Lac on comprendra pourquoi je me tais sur cette partie du rapport, mais en examinant le rapport de l'exploration à l'ouest du Lac et le profil imparfait de cette route, profil qui ne donne seulement pas l'élévation totale au sommet, on pourra se convaincre que la route recommandée est une mauvaise ligne tortueuse, rugueuse, accidentée, coupée de ravines et qui nécessite dans un seul endroit 7 milles de tranchée en flanc (*Side Cutting*) et plusieurs milliers de pieds de déblais en roc.

Je conclus par dire que les explorations ne peuvent permettre la décision finale de la question et par demander un examen complet des lieux, conduit de manière à pouvoir donner aux intéressés et au public le degré voulu de confiance.

Par exemple s'il était envoyé deux arpenteurs, un sur chaque ligne et parfaitement indépendants l'un de l'autre, chargés de reconnaître le terrain et rechercher la meilleure voie chacun sur la ligne confiée à sa science, avec ordre de faire rapport complet des nivellements et arpentages, alors on pourrait juger de l'ensemble, et dire à coup sur, à tout prendre voici la meilleure route à suivre.

Je laisse avec confiance la considération de cette grave question à votre considération.

Tout à vous,

J. C. TACHÉ

Québec, 7 Mars, 1854

