

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

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

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

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

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

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

APPENDICE N^o. 5,

DU

QUINZIÈME VOLUME.

APPENDICE
DU
QUINZIÈME VOLUME
DES
JOURNAUX
DE
L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE
DE LA
PROVINCE DU CANADA.

Depuis le 26 Fevrier jusq'au 10 Juin 1857, inclusivement,

DANS LA

VINGTIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE NOTRE SOUVERAINE DAME LA
REINE VICTORIA.

Etant la 3me Session du 5me Parlement Provincial du Canada.

SESSION 1857.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERHAULT, BAY STREET, TORONTO.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 5 mars 1857,—
pour copie du Rapport des Commissaires nommés pour s'enquérir des
causes de la chute du Pont Montmorency.

Par ordre,

T. LEE TERRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Toronto, 23 mars 1857.

(Copie.)

QUÉBEC, 25 octobre 1856.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour l'information de son
excellence le gouverneur général, le rapport des commissaires nommés pour
s'enquérir des causes de la chute du pont suspendu de Montmorency, etc., avec
quatre paquets contenant les témoignages, les pièces, les minutes, les registres
et les plans produits dans l'affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. ALLEYN,
Président.

L'Honorable **T. LEE TERRILL,**
Secrétaire Provincial,

A Son Excellence Sir EDMUND WALKER HEAD, Baronet, Gouverneur Général
de l'Amérique Britannique du Nord, et Capitaine Général et Gouverneur
en Chef dans et sur les Provinces du Canada, du Nouveau Brunswick,
de la Nouvelle Ecosse et de l'Isle du Prince Edouard, et Vice-Amiral
d'icelles, etc., etc., etc.

Les soussignés, commissaires nommés par commission, datée à Toronto le
7 juillet 1856, pour s'enquérir de la cause ou des causes qui ont amené la chute
et la destruction du pont suspendu de la rivière Montmorency, près de la cité
de Québec, le 13 avril dernier,—pour examiner les circonstances qui ont accom-
pagné la perte lamentable des personnes entraînées dans cette chute, et pour

constater le nombre des personnes qui y ont perdu la vie ; aussi, pour savoir en vertu de quelle autorité et par le ministère de qui le dit pont a été construit, qui en a donné le plan, et qui en a surveillé la construction,—et généralement pour s'enquérir de tous les faits et circonstances qui ont précédé l'accident en question et qui se rattachent en une manière quelconque à l'érection et à l'administration du dit pont et à la mort des dites personnes,—ont l'honneur de faire le rapport qui suit :—

C'est en vertu du statut provincial 14 et 15 Vict., chap. 133, que les syndics de la commission des chemins à barrières de Québec ont été autorisés à faire l'acquisition du pont de la Rivière Montmorency et à le reconstruire, et pour cela il leur fut permis d'emprunter une somme qui ne devait pas excéder £5,000. Le vieux pont fut en conséquence acheté le 23 avril 1852, pour le prix et somme de £2,000 ; et sur la demande que les syndics en firent au commissaire des travaux publics, les services de M. Rubidge furent mis à leur disposition, et à la suggestion de ce monsieur on eut aussi recours à M. Samuel Keefer, ingénieur civil, avec qui M. Rubidge avait été engagé quelques années auparavant à faire le plan et à surveiller la construction du pont suspendu de l'Union, en la cité d'Ottawa.

MM. Keefer et Rubidge, se rendirent sur les lieux, accompagnés de plusieurs des messieurs de la commission, et après avoir examiné la rivière et les rives, ils fixèrent le site du pont suspendu immédiatement en amont de la cataracte, et aussi près de la chute que la prudence pouvait le permettre, à une distance d'environ 300 verges du vieux pont ; M. Rubidge mesura la largeur de la rivière à l'endroit fixé, au moyen des angles, et il trouva (ainsi qu'il appert par les chiffres que l'on voit au plan fourni plus tard) qu'elle avait 360 pieds d'un rocher à l'autre.

C'était vers le commencement de 1852 que furent faites cette visite et cette étude préliminaire, et ce ne fut que le 27 de septembre 1853, que MM. Keefer et Rubidge purent transmettre aux syndics le plan et le devis d'un pont suspendu dont le coût total était porté à £5,200.

A la première assemblée qu'eurent les syndics après la réception de ce plan et de ce devis, il fut décidé de demander des soumissions dans les papiers publics pour la construction du pont, devant être rapportées pour le 13 de novembre 1853 ; mais plus tard, le 6 de décembre, comme on crut qu'en prolongeant ce délai on inciterait probablement des constructeurs du Haut-Canada ainsi que des Etats-Unis à faire des offres, le temps fixé pour recevoir les soumissions fut porté au 1er de février 1854.

A la suite de cette annonce il fut reçu plusieurs soumissions, dont la plus basse était celle de M. Thomas A. Walker, qui demandait £9,378 pour un pont de quatre cents pieds d'ouverture.

Le plan fourni par M. Keefer était daté de juin 1852, et comme il avait basé ses calculs sur la distance de 360 pieds, qu'on avait d'abord trouvée d'un rocher à l'autre, il y recommandait de porter à 384 pieds la distance des piliers, d'un centre à l'autre.

Mais il paraîtrait que plus tard M. Keefer aurait eu des doutes par rapport à la nature des fondations, car dans le devis qu'il dressa en septembre 1853, plus d'un an après l'achèvement de ses dessins, il porte à 400 pieds la distance des piliers, d'un centre à l'autre.

En août 1853, un mois après la réception du plan et du devis de M. Keefer, les syndics engagèrent M. William Rankin, comme ingénieur de la commission des chemins à barrières de Québec.

Quelques jours après la production devant les syndics du plan de MM. Rubidge et Keefer, M. Rankin, pensant qu'il pourrait lui être enjoint de la part du bureau de faire exécuter les travaux, se mit à l'examiner ainsi que le devis, et fut aussi voir le site du pont projeté.

Cet examen de M. Rankin eut pour résultat la découverte d'une erreur qui s'était glissée dans le mesurage que MM. Keefer et Rubige avaient fait de la rivière Montmorency, et il en informa aussitôt les syndics, le 7 de février 1854. Il avait constaté qu'au lieu de 360 pieds, la distance d'un rocher à l'autre n'était que de 306 pieds, et il conclut de là que l'ouverture proposée par M. Keefer pouvait être réduite de 50 ou 60 pieds. M. Rankin fit aussi remarquer aux syndics, qu'en conséquence de cette réduction d'ouverture, on pourrait ne donner que 1000 brins de fil de fer aux câbles de suspension, au lieu de 1200, comme le proposait M. Keefer, et que par ce moyen on effectuerait sur le tout une économie d'au moins £2,000 dans le coût de l'ouvrage.

Sur ces représentations, le 7 de février 1854, les syndics donnèrent ordre à M. Porter de contremander les ordres qui avaient pu être donnés à MM. Keefer et Rubidge, et ils enjoignirent en même temps à M. Rankin de préparer un nouveau plan et un autre devis, en faisant adapter les vues de M. Keefer à la distance exacte de 306 pieds d'un rocher à l'autre.

Il fut aussi convenu de mettre de côté les soumissions qui avaient été reçues jusqu'au 1er de février 1854, et d'en demander de nouvelles conformément au plan et au devis que devait dresser M. Rankin.

M. Rankin dressa donc un nouveau plan qu'il accompagna d'un devis, et il porta à environ 327 pieds la distance d'un point de suspension à l'autre. Ce plan et ce devis n'étaient que la copie de ceux de M. Keefer, seulement qu'ils diminuaient de 57 pieds l'ouverture du pont et enlevaient à chaque maître-câble la quantité de 200 brins de fil de fer. Dans son devis, M. Rankin retrancha aussi la seconde voûte renversée que M. Keefer avait décrite dans son plan des puits d'amarrage de la rive ouest, et remplaça également le paragraphe dans lequel M. Keefer décrivait en détail la manière de former les câbles de fil de fer, par le suivant :—“ L'ingénieur en charge aura à déterminer plus tard la manière dont les câbles seront fabriqués.”

Le délai pour recevoir les soumissions fut prolongé jusqu'au 1er de juin 1854, et le 6 de ce mois, il en fut déposé quatre devant les syndics, savoir :

De W. O. Buchanan, à tant la verge, les quantités devant être constatées lorsque l'ouvrage serait fini.

De Joseph Archer	pour.....	£12,000	0	0
De James Lyons.....	pour.....	8,481	12	8
De Thomas A. Walker..	pour.....	7,200	0	0

La soumission de M. Walker étant la plus basse, fut acceptée. Elle était datée du 1er de juin 1854, et le soumissionnaire offrait de compléter l'ouvrage pour le 1er de décembre 1855.

La largeur était prise comme de 327 pieds, et le prix de la soumission était divisé en deux chapitres, savoir :—

Pour la maçonnerie.....	£4,200
Pour la charpente	3,000
Total.....	£7,200

Comme l'acte 14 et 15 Vic., chap. 133, limitait à £5,000 la somme que les syndics étaient autorisés à prélever en débentures, et que sur cette somme ils avaient déjà dépensé £2,000 pour l'achat du vieux pont, ils se trouvaient à n'avoir à leur disposition que £6,000 en comptant les £3,000 autorisés par la 16e Vic., chap. 235. En conséquence, le marché ne fut point signé de suite, et le secrétaire de la commission dut écrire au secrétaire provincial, à Québec, le 10

de juin 1854, pour obtenir la permission d'approprier une autre somme n'excédant pas £2,500 pour la construction du pont. Cette lettre n'eut jamais de réponse, mais M. Lemoine, l'un des Syndics, les assura que d'après une conversation qu'il avait eue avec les membres du gouvernement, ces derniers n'avaient aucune objection à ce que le marché fut passé, et il fut signé le 28 de juillet 1854.

D'après le marché, M. Walker, était obligé "de bâtir, ériger et construire, finir et compléter, d'une manière forte, solide et habile, avec les meilleurs matériaux, et d'après l'art, le tout bien exécuté, et sujet à l'inspection et au jugement de personnes compétentes, et sous la surveillance de l'ingénieur de la commission des chemins à barrières, un pont suspendu sur la rivière Montmorency, en haut de la chute; le dit pont devant être jeté sur la dite rivière Montmorency au-dessus de la chute, à quelque pieds en amont de la tête de la cataracte, ou suffisamment éloigné pour donner une base sûre et solide aux fondations des piliers, la ligne de centre exacte devant être marquée par l'ingénieur de la commission des chemins à barrières; et à ces fins le dit entrepreneur promettait et s'obligeait par le dit marché "d'exécuter tous les ouvrages mentionnés et détaillés dans le devis du dit pont, de la meilleure manière et d'après l'art, en se conformant strictement aux plans et devis, et aux ordres et instructions que pourrait lui donner de temps à autre l'ingénieur de la commission des chemins," les dits ouvrages devant être commencés de suite, et le tout être fini, complété et livré à la commission le ou avant le 1er de décembre 1855. Aussitôt le marché signé, l'entrepreneur se mit à déblayer les fondations, et le 20 de septembre, les travaux d'excavation étant terminés, la première pierre fut posée. Pendant l'automne de cette année-là, l'entrepreneur continua de travailler à la maçonnerie jusque vers la fin de novembre, et il passa les deux mois de décembre et de janvier à tailler et préparer la pierre pour l'été suivant. Bien que l'entrepreneur n'ait jamais abandonné tout-à-fait les travaux du pont Montmorency, ils furent cependant interrompus à plusieurs reprises, et on n'y travailla certainement pas avec autant d'ardeur qu'on aurait pu le faire durant les mois d'été, et il ne furent en aucun temps poussés avec l'énergie qu'il était à désirer.

La maçonnerie des piliers fut reprise de bonne heure en mai, et en janvier 1856 ils étaient terminés. La plus grande partie de ces ouvrages de maçonnerie a été faite durant la belle saison, et vos commissaires ont cru devoir consulter plusieurs ingénieurs et constructeurs sur leur apparence et leur solidité.

Le lieutenant colonel Renwick, des ingénieurs royaux, déclare que pour plus de sûreté il démolirait les piliers pour les reculer de quelques pieds en arrière, mais il fonde son opinion sur la possibilité que le roc des fondations pourrait venir à manquer, et non sur aucun danger immédiat. M. Chessell, homme de beaucoup d'expérience pratique, et M. Baldwin, l'ingénieur de l'aqueduc de Québec, dont les hautes connaissances professionnelles sont reconnues par tout le Canada et les États-Unis, pense qu'ils peuvent durer un siècle: il a examiné tout particulièrement le roc qui sert de base aux fondations, et il dit "qu'il n'a aperçu aucun indice de crevasses considérables, qui pourraient en causer la chute, ni dans la couche de pierre calcaire qui sert d'appui aux piliers, ni dans le gneiss gisant sous la pierre calcaire; que la surface du gneiss, immédiatement sous les piliers, lui paraît avoir une position horizontale. Qu'au meilleur de sa connaissance, il pense que les couches de pierre calcaire, qui sont horizontales, sous les piliers, du côté ouest, ont une épaisseur de 35 pieds, et du côté est 15 pieds. Que, dans son opinion, ces piliers peuvent soutenir avec avantage, sous le rapport de la solidité et de la sûreté, la comparaison avec d'autres qu'il a vus et que l'on regarde comme parfaitement sûrs." Dans le cas, cependant, que l'on voudrait se servir encore de ces piliers il serait prudent d'en examiner les fondations avec soin.

A l'exception de quelques pierres des corniches qui ont été dégradées, les piliers n'ont point souffert de la chute du pont. La distance qui les sépare d'un centre à l'autre est de 342 pieds au lieu de 327, comme il était proposé dans le marché.

Le fil de fer du pont fut importé d'Angleterre, et c'est dans ou vers le mois de janvier 1856 que le premier toron en fut jeté sur le Montmorency.

Il est à regretter que personne de compétent et de désintéressé n'ait examiné la charpente de ce pont, qui a été enlevée en si peu de temps, avant le commencement de la série d'accidents qui finirent par entraîner sa chute. M. Rubidge, qui a visité l'ouvrage le 28 d'avril, deux jours avant la destruction totale du pont, a remarqué un grand nombre de défauts dans la charpente, mais il a cru que la plupart devaient en être attribués à quelque accident pluvial qu'à une mauvaise construction. Dans une lettre à M. Keefer, en date du 28 avril, il critique sévèrement l'ensemble de l'ouvrage, mais interrogé devant vos commissaires, il a déclaré qu'il était d'avis que les vices et les déficiences qu'il avait remarqués étaient plutôt de nature à compromettre la longue stabilité du pont qu'à faire craindre un danger immédiat. Il faut aussi remarquer que M. Rubidge a borné ses observations aux portions de l'ouvrage qui étaient hors sol et visibles.

Tout le monde s'accordant à croire que la chute de ce pont ne peut être due à aucun vice dans la maçonnerie des piliers, non plus qu'à aucun manqué dans la charpente, et que l'accident peut évidemment se retracer à quelques défauts dans les systèmes d'amarrage, vos commissaires sont entrés dans une minutieuse investigation des circonstances qui en ont accompagné la construction.

Mais pour rendre leurs commentaires plus intelligibles, ils ont cru devoir prier M. Cane, ingénieur civil, de leur faire, pour transmettre avec leur rapport, une série d'esquisses en illustration de ces systèmes d'amarrage, ainsi que des divers accidents arrivés à différentes époques à cette partie des ouvrages.

L'esquisse No. 1 est une vue de côté de toute la construction, telle qu'elle devait paraître avant l'accident à l'œil de l'observateur placé en face de la cataracte. On voit que les chaînes de retenue descendent en ligne droite du haut des piliers à la surface du sol; et l'on voit aussi, en poussant l'examen plus loin, que ces chaînes se prolongent en s'infléchissant en ligne courbe jusqu'à une profondeur considérable sous sol, où elles sont fixées au roc. C'est cette portion des ouvrages qui est sous sol, avec les moyens employés pour assujétir les chaînes au roc, qu'on appelle "systèmes et puits d'amarrage."

Il y avait en tout quatre puits d'amarrage, un pour chaque extrémité des deux maîtres-câbles. L'esquisse No. 2 est une vue en grand d'un de ces puits, tel qu'il aurait paru à l'œil s'il eût été construit suivant le plan et le devis de MM. Keefer et Rubidge.

Chacun des points d'amarrage devait avoir une profondeur de 25 pieds, au-dessous du niveau du tablier du pont, et au fond de ces puits devait être posée à plat une plaque de fonte de trois sur quatre pieds, de manière à s'encastrer solidement par la moitié dans le roc; l'autre moitié devant être retenue dans sa position par une voûte renversée en pierre de taille CCC, dont la forme et la position peuvent se voir facilement sur le dessin, esquisse no. 2.

Cet arrangement devait rendre impossible le déplacement des plaques de fonte.

Ces plaques de retenue au fond des puits devaient se relier aux fils des maîtres-câbles, dont les extrémités étaient à quelques pieds au-dessus du sol, par une forte et lourde chaîne. Cette chaîne, d'après le devis de M. Keefer, devait être formée de quatre gros chaînons, de sept pieds de long chacun, et chacun de ces chaînons devait se composer alternativement de sept et huit barres

ou maillons de gros fer forgé, de quatre pouces de largeur et de trois quarts et sept huitièmes de pouce d'épaisseur.

Ces chaînons devaient se relier les uns aux autres, ainsi qu'aux plaques de fonte et aux câbles de fil de fer, au moyen de forts boulons en fer, de deux pouces et demi de diamètre, passant dans des trous percés aux extrémités des barres.

Comme ces chaînons s'infléchissaient en ligne courbe, et vu leur grande longueur, il se formait à chaque joint un angle considérable, et il est facile de comprendre qu'au moindre effort imprimé aux câbles il devait se faire sentir une pression transversale considérable à chacun de ces angles.

Pour contrecarrer cette pression M. Keefer, dans son devis, avait décrit de gros blocs de pierre, de quatre pieds carrés sur dix-huit pouces d'épaisseur, tels qu'indiqués dans l'esquisse no. 2, en AAAA, et il devait encore y avoir entre ces pierres et les maillons des plaques de fer de dix pouces sur seize de surface et trois quarts de pouce d'épaisseur, comme on peut le voir à l'esquisse no. 2, en BBBB.

Tous les ingénieurs qui ont été consultés sur ce point important sont d'opinion que si les systèmes d'amarrage avaient été construits conformément au devis de M. Keefer et en temps propice, l'accident n'aurait pas eu lieu; et comme les plans et devis fournis par M. Rankin, et sur lesquels a été basé le marché des syndics avec M. Walker, n'étaient, en autant que les systèmes d'amarrage sont concernés, qu'une copie de ceux de M. Keefer, il s'en suit que si l'entrepreneur eut construit le pont conformément aux plans et devis qui accompagnaient son marché, l'accident ne serait pas arrivé.

Le contrat ne parle point que l'ingénieur fut obligé de donner ses ordres par écrit pour faire faire aux plans et au devis primitifs les changements ou déviations qu'il pouvait juger à propos de leur faire subir.

Le premier changement qui a été fait au plan des systèmes d'amarrage, a été fait par M. Rankin lui-même, à son retour des Chûtes de Niagara où les syndics l'avaient envoyé pour examiner le pont suspendu construit sur la Rivière Niagara. Lors de ce changement dans le plan, M. Rankin en fournit un autre à M. Walker, signé de lui et daté de septembre 1855, copie duquel est représentée à l'esquisse No. 3.

On remarquera que par ce plan il se proposait de retrancher les gros blocs de pierre au-dessous de la surface du roc solide, mais de conserver ceux de l'extérieur, ainsi qu'ils sont indiqués. Il faut aussi remarquer que son dessein était de retenir les plaques d'appui en fer, telles qu'esquissées.

Les maillons qui ont cédé étaient en fer des Trois-Rivières. Les ingénieurs et hommes pratiques, parmi lesquels on compte le lieutenant colonel Renwick, MM. Baldwin, Chessell et Baillargé, ingénieurs, et MM. Learmouth et Dawson, fabricants de fer expérimentés, qui ont examiné ce fer et qui ont donné leur opinion sur sa qualité, ont tous dit qu'il était bon, bien que peut-être il ne fut pas de la meilleure qualité,—que son apparence brûte et inégale était due à un défaut d'habileté chez le fabricant,—qu'il y avait des pailles dans quelques-uns des maillons, et qu'ils n'étaient pas fabriqués selon l'art,—mais en même temps ils concourent tous dans l'opinion que le meilleur fer du monde n'aurait pas pu résister à l'effort qui a causé la chute du pont, et qu'on ne saurait attribuer l'accident à aucune défectuosité du fer.

Les barres de fer avaient été apportées et assemblées en chaînons à la forge de l'entrepreneur, près de l'emplacement du pont. Les chaînes furent fixées aux plaques de retenue, et furent descendues à leurs places respectives dans les puits d'amarrage au moyen de forts palans.

Les massifs et systèmes d'amarrage du câble sud furent construits en été, du

rant la belle saison, tandis que ceux du câble nord et le remplissage des cheminées ne le furent qu'en hiver, pendant la saison froide.

Ce n'est que pendant l'automne de 1855 qu'on a rempli les cheminées de blocaille jusqu'à la surface du sol, et il paraît qu'une partie de cet ouvrage n'a pas été faite avec beaucoup de soin, — et bien qu'il soit évident que le caractère bon ou mauvais de cette maçonnerie n'est pas de grande importance, c'est assez cependant pour faire voir qu'à cette époque on s'occupait fort peu de bien faire l'ouvrage. Quelques témoins nous assurent même que le plus souvent on ne faisait que verser la pierre des tombereaux directement dans les puits, ou à peu près comme cela, sans plus de précautions.

L'esquisse No. 4 représente le mode que M. Rankin a en définitive adopté pour la construction des systèmes d'amarrage, mais il n'a jamais donné aux syndics aucune connaissance par écrit de ce changement, et il n'y a même pas de preuve qu'il les en ait informés verbalement.

D'après cette esquisse, M. Rankin retranchait entièrement les grosses pierres de quatre pieds carrés, représentées à l'esquisse No. 3, et il proposait d'y substituer la maçonnerie A B C D.

La maçonnerie A B C D en question est un mur de trois pieds et demi d'épaisseur, dont les parements devaient être en pierre de taille. C'est sur le centre de ce massif que les chaînes devaient appuyer, mais ce centre lui-même, entre les parements de pierre de taille, n'était rempli que de blocaille.

Les ingénieurs et constructeurs que vos commissaires ont consultés leur disent que c'était là une grande erreur, et qu'il aurait fallu que ce massif fut entièrement composé de grands blocs de pierre de taille qui l'auraient traversé de part en part.

Quant à l'exécution de ce plan mal concerté, tout le monde est d'avis qu'il aurait dû être exécuté durant l'automne de 1855, c'est-à-dire, avant de poser les câbles, et ne pas attendre pour cela au printemps que le pont fut presque fini.

Après que les cheminées eurent été remplies de blocaille, il fut décidé de finir le pont pour le printemps, mais l'entrepreneur n'osa pas faire en plein cœur d'hiver la maçonnerie A B C D, indiquée à l'esquisse No. 4 et dont il vient d'être parlé.

Cependant, il était impossible de construire le pont sans soutenir de façon ou d'autre les chaînes au-dessus du sol, et sans opposer quelque résistance à la pression causée par la courbure des chaînes de retenue, on eut recours à un système d'étaie et de blocage provisoire en bois qu'on établit sous l'angle formé par la jonction des troisième et quatrième chaînons ainsi que sous l'extrémité du quatrième. On devait enlever ces étaçons au printemps, pour les remplacer par le massif A B C D, esquisse No. 4.

Ce sont ces étaçons qui ont supporté le poids du pont pendant tout l'hiver de 1855 et 1856. Il semble que substituer ces étaçons de bois à la maçonnerie devait être une grande erreur, car des maçons pratiques ont assuré à vos commissaires qu'il était presque impossible à des ouvriers, avec un pareil embarras, (ces étaçons devaient être bien gros pour supporter le poids immense de leur charge), de faire une bonne maçonnerie en dessous des chaînes, et vos commissaires n'hésitent pas un instant à exprimer leur opinion que c'était là la partie la plus importante de toute la construction.

Les esquisses Nos. 5 et 7 représentent le système d'étaie et de blocage en bois qui a supporté le pont pendant tout l'hiver. Dans l'intervalle, la charpente du pont se poursuivait avec activité et elle était presque achevée lors du remplacement des étaçons. Beaucoup de personnes qui allaient le visiter passaient déjà sur le pont. Pendant l'hiver la pierre, le mortier, les étaçons et les chaînes étaient gelés ensemble en une masse solide, et le tout était aussi inébranlable que le roc lui-même.

Vers le commencement de mars, les garde-corps étant finis, le plancher posé, et le ficilage des maîtres-câbles et les ouvrages de détail presque terminés, M. Rankin informa les syndics que le pont était en état de subir son épreuve, les syndics s'y rendirent et l'épreuve eut lieu en leur présence, et il paraît qu'ils en furent satisfaits.

Des câbles en fer, fixés de vingt pieds en vingt pieds sur toute la longueur et de chaque côté du pont, en assujettissaient le tablier au rocher en-dessous, de chaque côté de la rivière. La disposition de ces câbles ou étais est indiquée à l'esquisse No. 1. On a trouvé que leur emploi était de la plus grande efficacité, car toutes les personnes que vos commissaires ont examinées sur le sujet, ont certifié que le vent n'avait aucun effet perceptible sur le pont, et qu'on ne s'était jamais aperçu d'aucun mouvement oscillatoire.

Jusqu'au temps dont nous parlons, on n'avait encore rien remarqué de défectueux dans le pont. Un grand nombre de personnes y avaient passé et repassé habituellement, et comme le printemps approchait rapidement, les syndics résolurent de l'ouvrir au public le plus tôt possible.

Quelques jours avant le 18 d'avril 1856, un nommé Isaïe Toussaint, charpentier, qui était employé à finir quelques menus ouvrages de garde-corps, remarqua une certaine dépression du tablier du côté nord du pont.

Le 18 d'avril, comme le temps était devenu doux et que le dégel commençait à se faire, M. Walker, l'entrepreneur, se rendit au pont le matin avec deux maçons, pour faire enlever la neige de sur les cheminées, et il s'aperçut qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas bien dans l'amarrage du nord-est.

M. Walker revint immédiatement à Québec chercher d'autres maçons pour voir ce qu'il y avait, mais il était à peine parti que le charpentier qui était à travailler seul au centre du pont, et les deux maçons qui travaillaient à débayer la cheminée du nord-ouest, entendirent tout d'un coup un fort craquement suivi d'un choc sévère qu'ils ressentirent tous trois.

Après quelques recherches, nos trois hommes virent que ce choc était dû à quelque accident survenu à l'amarrage du nord-est, et l'un des maçons fut immédiatement expédié pour en avertir M. Walker. Les deux autres fermèrent le pont aux deux extrémités, et Isaïe Toussaint, le charpentier, put s'apercevoir que le côté nord du pont avait baissé d'au moins 4 pouces.

De bonne heure, le 19, qui était un samedi, M. Rankin et M. Walker se rendirent au pont, et tout le jour fut employé à enlever la blocaille de la cheminée du nord-est, et cela fait, on trouva que sur les huit barres du troisième chaînon, six étaient cassées à net, et que les deux autres étaient pliées de six pouces sur le champ.

L'esquisse No. 5 représente cet amarrage tel qu'après l'accident du 18. La cause de cet accident se concevra facilement par une inspection du dessin, esquisse No. 5.

Les blocs de bois servant d'appui au joint des troisième et quatrième chaînons avaient cédé à mesure que le dégel était venu amolir le massif qui les supportait. De là l'abaissement graduel de ces blocs, et les barres, venant à appuyer sur le roc solide environ par leur milieu, C, il s'en suivit une pression transversale qui les fit casser.

Vos commissaires ont constaté que tandis que huit barres de bon fer, des dimensions spécifiées, peuvent supporter 750 tonnes dans le sens longitudinal, elles ne sauraient résister à un poids de plus de 50 tonnes agissant transversalement.

On se mit immédiatement à forger de nouvelles barres et des boulons, et l'accident fut réparé. Ces réparations furent terminées le lundi suivant, 21 avril. L'esquisse No. 6 représente cet amarrage tel qu'après avoir été réparé, mais il

faut remarquer que ce ne fut que la serrurerie qui fut finie le 21, la maçonnerie n'ayant été complétée que quelques jours après.

L'ingénieur décida alors de faire enlever immédiatement tous les blocs de bois de dessous les chaînons et de les remplacer de suite par la maçonnerie. Dans le même temps, c'est à dire le 21, le charpentier Toussaint remarqua que la flèche ou sinus verse de la chaînette avait subi une dépression d'environ 15 pouces du côté nord, au centre du tablier.

M. Walker s'étant assuré que les moyens qu'il avait à sa disposition pour raccourcir le câble étaient insuffisants, il se décida, avec l'approbation de M. Rankin, de soulever, au moyen de puissantes presses hydrauliques, le point I, indiqué dans l'esquisse No. 6; le câble se trouvant ainsi raccourci, le tablier devait reprendre son niveau. C'est ce qui fut fait au coin nord-est du pont, et l'on bâtit dessous la chaîne le massif avec parement en pierre de taille, qu'on voit à l'esquisse No. 6.

Le 21, quatre des syndics, MM. McPherson, Gibb, McCallum et Lemoine, visitèrent les travaux et prirent une entière connaissance de tout ce qui s'était fait. On passa toute la journée du lendemain, 22 avril, à essayer de relever le côté nord du tablier, et Toussaint, qui était employé comme opérateur, dit que ce jour-là le tablier fut relevé d'un pouce, et qu'il n'avait remarqué aucune nouvelle dépression durant la nuit du 22 au 23.

C'est sous ces circonstances que, le 23 d'avril, le pont suspendu de Montmorency fut ouvert, et le vieux pont fermé au public, sur l'ordre que les quatre syndics sus nommés, lors de leur visite du 21, en donnèrent à Bureau, le péager du vieux pont. Les minutes qui suivent sont les seules qui se trouvent dans les livres de la commission des chemins à barrières de Québec, ayant rapport au pont suspendu et à la clôture du vieux:—

“ MARDI, 8 avril 1856.

“ Présents—MM. Gibb, Buchanan, McPherson, Rowley, Lemoine, Dalaire, Oceau, Nault.

“ Résolu—Que Pierre Fortin soit nommé péager à la barrière qui doit être érigée sur le chemin de Beauport, à un demi mille à l'ouest du pont suspendu de Montmorency, avec un salaire de £75 par année, le chauffage, l'éclairage, ainsi que le loyer d'une maison, compris.

“ Résolu—Que la maison et l'emplacement, au vieux pont Montmorency, soient annoncés pour être vendus à l'enchère, sur les lieux, le dixième jour de mai prochain, à 11 heures A.M., que la vente en soit criée aux portes des églises de Beauport et de l'Ange Gardien, et que M. Lemoine soit prié d'y assister avec le secrétaire.”

“ La question étant venue sur le tapis de fixer l'époque de l'ouverture du pont suspendu de Montmorency au public, il est décidé, après quelque discussion, que le jour en sera fixé à la prochaine assemblée; en attendant, MM. McPherson, McCallum, Gowen et Nault sont commis pour faire les arrangements nécessaires.”

“ MARDI, 15 avril 1856.

“ Présents—MM. Gibb, McPherson, Lemoine, DeBlois, McCallum, Gowen, Dalaire, Nault.

“ M. Lemoine informe alors le bureau qu'il s'est assuré d'un endroit convenable pour la nouvelle barrière sur le chemin de Beauport; et il est prié de se charger de la surveillance de la construction d'une bonne barrière, ordre étant donné en même temps à l'ingénieur d'en donner le plan.

“ M. Fortin, le péager, est ensuite admis et ordre lui est donné de se tenir prêt à commencer à percevoir les péages mardi prochain, et en attendant, il

“ est résolu—Que les syndics visitent le pont suspendu de Montmorency lundi, en partant de la ville à midi, pour voir et constater si le dit pont sera alors prêt à être livré à la circulation, mais que la visite formelle des syndics, qui doit se faire pour la réception du dit pont, soit remise jusqu'à ce que le pont soit completé.”

“ Résolu—Que lundi prochain les syndics prendront en considération la question d'échanger avec M. Hall l'emplacement et la maison, au vieux pont, pour un autre terrain avec maison au nouveau pont.”

“ MARDI, 22 avril 1856.

“ Présents—MM. Gibb, Buchanan, McPherson, McCallum, Gowen, Oceau, Dalaire, Carrier.

“ Résolu—Que la maison et l'emplacement appartenant aux syndics, au vieux pont Montmorency, ne soient point vendus pour moins de deux cents louis courant.”

“ MARDI, 29 avril 1856.

“ Présents—MM. Gibb, Buchanan, Lemoine, DeBlois, McCallum, Gowen, Oceau, Nault.

“ M. Lemoine fait rapport, qu'ayant appris hier qu'un des maillons d'une des chaînes de retenue du pont suspendu de Montmorency s'était cassé, il avait, de concert avec M. McPherson, envoyé M. Wilson pour examiner le pont, et l'avait prié de se rendre à la présente assemblée pour rapporter le résultat de son examen. M. Wilson est alors appelé, et il dit qu'il n'avait rien remarqué de grave au pont, et qu'il n'avait jamais vu de plus belle maçonnerie ; qu'il ne pouvait dire s'il y avait quelque chose de mal dans les maillons, vu que pour bien s'en assurer il aurait été nécessaire de démolir la maçonnerie dont ils sont recouverts. M. Rankin, étant présent, reçoit ordre de se rendre au pont et de surveiller en personne les réparations de la rupture, de tâcher d'en découvrir la cause, et de se tenir constamment sur les lieux jusqu'à ce que tout soit remis en ordre et la maçonnerie refaite au ciment.”

Il est à propos de remarquer que les eaux de la rivière Montmorency étant très rapides, et ses bords d'une nature très escarpée, elle n'est point guéable au-dessus des chutes, et que le vieux pont qu'ont acheté les syndics est le seul moyen qu'a la nombreuse population de l'endroit de communiquer d'un côté de la rivière à l'autre.

Le 23, ou pour mieux dire, toute la semaine en question, c'est à dire le 24, le 25 et le 26 d'avril, quatre ou cinq hommes furent à l'œuvre pour tâcher de relever le pont neuf, mais en conséquence de quelque dérangement dans les presses hydrauliques, il ne purent relever le tablier que de quelques pouces.

Parmi le grand nombre de personnes qui ont visité le pont le 21 d'avril, se trouvait le Dr. Tiburce Charest, de Beauport. Dans l'exercice de ses devoirs professionnels il avait souvent et quelques fois tous les jours à traverser le pont. Après l'accident, le 21, il voulut se satisfaire sur la cause de la rupture des six barres de fer, et après s'en être assuré, il fut fortement frappé de l'idée que comme chacun des quatre amarrages du pont était semblable au premier, l'accident qui était arrivé à celui-ci pouvait fort bien arriver aux trois autres. Il examina donc les autres puits et le pont en général, et il y trouva bien des défauts.

Il remarqua vers le même temps que les maillons de la chaîne de retenue du coin nord-ouest s'éloignaient de la maçonnerie et qu'ils commençaient à se courber ou à être forcés du côté de la rivière.

Comme ceci indiquait le renouvellement de l'accident qui était arrivé le 18, il y fit attention, et le 25 d'avril il constata, en présence de deux témoins, que ces maillons s'étaient éloignés de 8 à 9 pouces de la maçonnerie.

Le même jour, 25, le Dr. Charest étant parfaitement convaincu que l'heure d'un accident approchait, il écrivit à M. Lemoine, l'un des syndics, une lettre dans laquelle toutes les circonstances du cas sont bien clairement exprimées. Le danger de la destruction immédiate du pont y est aussi exposé avec beaucoup de précision, et malheureusement, avec trop de vérité, comme l'évènement l'a prouvé.

Cette lettre, qui est transmise avec ce rapport, et marqué O, parvint à M. Lemoine le même jour, et il la déposa devant le bureau des syndics le 29, mais parcequ'elle était adressée à M. Lemoine, et non au bureau, dit-on, elle ne fut point prise en considération.

Le samedi, 26 d'avril, dans la soirée, M. Lemoine eut avis que l'une des barres de la chaîne du nord-ouest était cassée. Le lendemain, 27, étant le dimanche, rien ne fut fait. Le lundi, 28, étant un jour très pluvieux, personne ne travailla au pont, mais M. Rankin, l'ingénieur en fit la visite et l'inspection du chaînon endommagé; il n'appréhenda cependant aucun danger, et il donna ordre au conducteur des travaux d'avoir l'œil à la chose.

M. Walker alla aussi voir le pont ce jour là. L'esquisse no. 8 représente le maillon brisé, en F.

Cet accident était dû aux mêmes causes que l'accident du 18. La pression occasionnée en H par l'affaissement de la maçonnerie fit que les barres appuyèrent sur le roc solide en G.

Avant de se rompre les barres plièrent de champ, et c'est ce que le Dr. Charest avait remarqué le 25. Jusque là, cependant, il n'y avait qu'une des barres de cassée, et les sept autres, bien que pliées, n'avaient pas encore cédé.

La terreur que cette série d'accidents inspira aux habitants de l'endroit était bien grande. Bien des gens demandaient la permission de passer sur le vieux pont, mais le gardien les en empêchait et ils étaient forcés de passer sur le neuf.

Le 25 d'avril, M. Wilson, maître constructeur de Québec, ayant été prié par M. Lemoine d'aller examiner le pont, il s'y rendit dans la matinée du 29; le même jour il fit rapport aux syndics, comme il appert par son témoignage, que la maçonnerie était défectueuse, mais qu'il n'avait pu examiner la serrurerie non plus que la maçonnerie sous sol, et il déclare "que les hommes en charge du pont firent alors tout ce qu'ils purent pour lui en cacher les défauts." Les parties endommagées avaient été à dessein enterrées de blocaille, et comme M. Wilson ne se sentait pas autorisé à faire enlever aucun des ouvrages, il ne put voir aucune des défectuosités. C'est alors que M. Rankin eut ordre de se rendre au pont pour en surveiller en personne les réparations, et d'y rester jusqu'à ce qu'elles fussent finies; mais il n'y alla que le lendemain, et le pont était tombé lorsqu'il arriva sur les lieux.

On fit de grands efforts pendant plusieurs jours avant le 29, pour ramener le côté nord du pont à son niveau naturel, au moyen d'une presse hydraulique appliquée sous la tête du quatrième chaînon; pendant qu'on donnait une nouvelle prise à la presse on se servait de blocs pour supporter la masse du pont.

Il arriva souvent que ces blocs s'écrasèrent ou cédèrent, et le pont retombait avec une secousse. Le 29 cependant, il fut ramené un instant à son niveau droit.

Mais il faut remarquer ici que, d'après le devis, le tablier du pont devait être construit de manière à avoir au centre une élévation de douze pouces, de sorte que le 29 il était encore un pied plus bas qu'il devait être d'après le plan original.

Le 29, Isaïe Toussaint qui, comme il a déjà été dit, était un des ouvriers employés au relèvement du pont, abandonna l'ouvrage dans la crainte de quelque accident.

Le mercredi au matin, 30 avril, vers huit heures et demie, Louis Cloutier, se rendant à Québec, arrivait pour passer sur le pont lorsqu'il entendit un fort craquement et vit baisser graduellement le cable nord, et presque en même temps l'extrémité ouest du pont du côté de Beauport tomber dans la rivière. Le pont ne fut point emporté par le torrent, mais resta suspendu dans la chute, dans une position presque perpendiculaire, pendant à peu près une semaine; et ce n'est qu'après avoir coupé les deux maîtres-câbles qui le retenaient encore aux piliers de l'est, que toute la construction, moins les piliers, disparut dans l'abîme.

Il n'est peut-être pas mal à propos de remarquer ici que pour donner plus de publicité à leurs procédés, vos commissaires ont cru devoir donner dans tous les journaux de Québec une semaine d'avis du temps et du lieu de l'ouverture des séances de la commission, avec invitation à tous intéressés d'y assister.

De plus, pour faciliter l'enquête et causer moins de trouble aux témoins qui résidaient dans les environs, la commission alla siéger sur les lieux, après en avoir donné avis dans les paroisses de Beauport, L'Ange Gardien, Château Richer, St. Joachim et Ste. Anne du Nord. Les syndics des chemins à barrières de Québec, leur ingénieur et l'entrepreneur furent spécialement informés des séances de la commission, et lorsqu'ils l'ont désiré, il leur a été permis de questionner les témoins. Tous ceux qu'il a plu à ces messieurs de faire entendre ont été interrogés, et ils ont pu librement prendre communication de tous les documents qui étaient devant la commission.

Deux des syndics, MM. Gibb et Lemoine, ont été entendus sur leur propre demande, et comme vos commissaires n'étaient assistés de personne dans leur enquête, ils ont été obligés, pour arriver à la source des renseignements, d'examiner MM. Rankin et Walker, bien que personnellement intéressés. M. Porter, le secrétaire de la commission des chemins, lorsqu'il en a été requis, s'est à chaque fois empressé de fournir les renseignements dont il était muni, et MM. DeBlois et Lemoine ont assisté à l'enquête pendant trois ou quatre jours; à part cela, les syndics n'ont pas pris d'autre connaissance des procédés des commissaires.

Au moment de sa chute, il y avait sur le pont: Louis Vézina, âgé de 16 ans, Ignace Côté, cultivateur de haute respectabilité, et Angelique Drouin, sa femme, tous de la paroisse de L'Ange Gardien, lesquels ont tous péri en conséquence.

Vos commissaires sont d'avis que si M. Walker eut suivi le plan et le devis tels qu'ils avaient été arrêtés, l'accident n'aurait pas eu lieu; que le fait d'en avoir retranché les blocs de pierre et les plaques de fer qui y étaient décrits, pour y substituer un massif en maçonnerie dont les assises obliques n'étaient point solides de part en part, était un plan très répréhensible, et qu'il commit encore une grande erreur en l'exécutant, en négligeant les précautions ordinaires, et en ne construisant pas la maçonnerie sous les maillons des chaînes de retenue avant de suspendre les câbles et de poser la charpente du pont.

C'est à ces causes et au fait qu'une partie des massifs de retenue a été faite en hiver, qu'il faut attribuer la ruine du pont. Le silence ou le consentement de l'ingénieur en charge n'étaient point une excuse pour employer de mauvais matériaux ou faire de mauvais ouvrage, et la loi civile du Bas-Canada porte à dix ans la responsabilité des ingénieurs, constructeurs et entrepreneurs, pour tous défauts ou vices cachés, après la livraison des travaux.

Il paraît que M. Rankin, l'ingénieur surveillant, avait pour habitude de ne visiter les ouvrages en construction qu'à peu près une fois par semaine. Il laissa faire la maçonnerie des massifs en hiver, et il permit qu'on se servit pour les chaînes de retenue de barres de fer dans deux desquelles au moins il se trouvait des pailles considérables. Il fit aussi au plan des changements qui, s'ils

ont reçu la sanction des syndics, pourront éventuellement exonérer les cautions de l'entrepreneur. Si les autres occupations de ce monsieur ne lui permettaient point d'être plus souvent sur les lieux, il aurait dû en avertir les syndics. Bien loin de là, il paraît qu'il crut devoir se passer d'un assistant, nommé Lecours, que le bureau lui avait donné. L'accident du 18 d'avril indiquait assez un vice de construction dans l'un des systèmes d'amarrage; il se contenta d'en faire disparaître l'effet sans en rechercher la cause, et bien qu'il fût évident que les mêmes défauts devaient exister dans les autres, il n'est point allé les examiner.

De ce moment le pont commença à perdre son niveau. Les habitants n'y passèrent plus qu'avec grand' crainte; les chaînes de retenue se trouvaient mal appuyées, et le Dr. Charest, dans sa lettre du 25, en prédisait la destruction immédiate; le 26, plusieurs maillons se brisèrent. Le 28, M. Rankin descendit au pont expressément pour l'examiner, et il ne le ferma point, bien que le simple bon sens des ouvriers qui y travaillaient lors du premier accident leur avait suggéré cette mesure comme une nécessité impérieuse; dans le fait, il ne fit rien.

Le 29, le bureau ordonna à M. Rankin de descendre au pont et de se tenir constamment sur les lieux pour en surveiller les réparations jusqu'à la fin; il différa ce devoir tout important pour suivre les affaires de routine d'un jour de bureau, et il n'arriva sur les lieux, le 30, qu'après l'accident.

Voici deux extraits des dépositions de MM. Baldwin et Chessel, qui font voir que l'ingénieur devait être plus qu'aveugle pour ne pas s'apercevoir que les accidents du 18 et du 21 étaient les avant-coureurs de la catastrophe qui est arrivée.

M. Baldwin :—

Question. "Supposant que quelques jours avant le 30 avril il se soit brisé plusieurs des maillons ou des barres de fer des chaînes de retenue, du côté est, et qu'après les avoir remplacés, il s'en fut cassé un du côté ouest, le 29, était-il prudent le 30, de laisser passer le monde sur le pont avant d'avoir constaté la cause de ces ruptures et avant d'avoir examiné les chaînes des quatre puits d'amarrage?"

Réponse.—"Je dois dire que la cause de l'accident aurait dû être minutieusement recherchée avant de permettre au public d'y passer."

Question.—"En pareilles circonstances, auriez-vous examiné les quatre chaînes de retenue?"

Réponse.—"Aussitôt que j'aurais eu constaté l'affaïssement des chaînes sur la maçonnerie, j'aurais pris quelque moyen sûr de les empêcher partout de s'affaïsser davantage. La rupture de six maillons indiquait assez que le pont courait un danger immédiat."

M. Chessel :—

Question.—"D'après votre longue expérience en fait de travaux publics, êtes-vous d'opinion qu'il devait suffire de la rupture de six barres sur huit dans un chaînon de ces chaînes de retenue pour faire comprendre à n'importe quel ingénieur, entrepreneur, ou bureau de syndics, qu'il y avait un danger immédiat?"

Réponse.—"Oui, certainement, et cela aurait dû être suffisant pour engager les parties à faire un examen minutieux de toutes les chaînes pour en constater l'état, et elles auraient dû réparer les dommages autant que possible, sans perdre de temps, car puisqu'il y avait lieu de craindre non seulement que les mêmes déficiences ne se trouvassent dans les autres systèmes d'amarrage, mais encore que les deux barres qui restaient du chaînon, supportant alors seu-

“ le poids du pont, ne vînent elles mêmes à se briser comme avaient fait les six autres.”

Question.—“ En admettant que les six barres cassées auraient été remplacées, croyez-vous qu’avec la connaissance qu’avaient l’ingénieur, l’entrepreneur et les syndics que les trois autres amarrages avaient été faits sur le même principe que celui auquel le premier accident est arrivé, ce ne devait pas être pour eux un avertissement suffisant qu’il y avait assez de danger pour leur faire fermer immédiatement le pont au public?”

Réponse.—“ Je considère que c’était assez et qu’on aurait dû fermer le pont jusqu’à ce qu’on en eut réparé tous les dommages, car le danger était évident.”

Bien que pour avoir omis de faire tout son devoir, en ne faisant point l’inspection du pont dans toutes ses parties pour en constater la sûreté, le 29 avril ou avant, M. Rankin ne soit réellement punissable aux yeux de la loi criminelle, il est pénible néanmoins pour vos commissaires de voir qu’en ne le faisant pas fermer le 28, et en n’en examinant pas avec soin toute la construction aussitôt après l’accident du 18 jusqu’à sa démolition, il s’est rendu coupable d’une négligence criminelle.

Russell, un des auteurs éminents les plus récents sur la loi criminelle, dit que “ si, par la négligence, de la part de quelque personne employée à telles de ses occupations légitimes qui peuvent être une cause de danger pour les autres, il s’ensuit la mort de quelqu’un, c’est un homicide involontaire, au moins en raison de telle négligence.”

Il ne reste plus qu’à examiner la conduite des syndics par rapport au pont, et la manière dont ils ont exercé les pouvoirs qui leur étaient conférés comme tels.

Par le premier acte provincial, 14 et 15 Vic, ch. 133, passé en leur faveur le 13 août 1851, les syndics n’étaient autorisés qu’à acheter le vieux pont pour le rebâtir, et à émettre à cette fin une somme de £5,000 en débentures, mais en vertu de la 5e clause de l’acte ils devaient acheter dans les six mois de sa passation, sinon la dite somme de £5,000 devait être employée spécialement à améliorer et à achever le chemin de Château Richer. Malgré cette disposition, le vieux pont ne fut cependant acheté que le 21 d’avril 1852, deux mois après l’expiration de leur pouvoir de ce faire.

Il est vrai que la 16e Vic, ch. 235, cl. 5, semble admettre tacitement la légalité de cette acquisition, et qu’elle autorisait les syndics à employer à la construction du pont neuf, à l’endroit qu’ils jugeraient à propos, un autre somme n’excédant pas £3,000. Ceci ne leur faisait donc qu’une somme ronde de £6,000 pour construire le pont. Ils passèrent cependant un marché pour £7,200, et tous les ouvrages non prévus compris, cette somme s’est élevée à neuf mille cent soixante-et-six louis (£9166,) trois mille cent soixante-et-six louis de plus qu’ils n’étaient autorisés à dépenser. Ce surplus fut pris à même le fonds général à la disposition de la commission pour faire et réparer les chemins de son contrôle de chaque côté du fleuve St. Laurent.

Il est prouvé qu’après l’accident du 18 avril le pont n’a jamais pu reprendre son niveau naturel. Des ouvriers y ont été employés jusqu’au moment de sa chute, et il était stipulé au marché qu’il devait être inspecté par des personnes compétentes. Malgré cela, le 21 d’avril, quatre des syndics,—MM. Gibb, McPherson, McCallum et Lemoine,—l’un marchand, l’autre notaire, le troisième avocat, et le quatrième gentilhomme de campagne, se rendirent au pont, et là, sans l’assistance de qui que ce soit de compétent et de désintéressé, et satisfaits de leur propre inspection, ils ordonnèrent de fermer le vieux pont dès le 23 et de livrer le neuf à la circulation. C’est ainsi qu’à partir du 23 il a été perçu

des péages sur le pont neuf et que les voyageurs ont été obligés de s'en servir, bien qu'à la connaissance de tous, il fut en très mauvais état. La réception des péages, avec un avis que ces officiers publics avaient affiché, était ainsi toute la garantie qu'on avait de la sûreté du pont.

L'ouverture du pont neuf, dira-t-on, était devenue nécessaire par le mauvais état où se trouvait le vieux. Ceci ne justifie rien. S'ils étaient tous deux dangereux, il fallait les fermer tous les deux; et pour protéger les voyageurs contre un danger qui n'était que douteux, en leur interdisant l'usage du vieux pont, on n'aurait pas sacrifié la vie de plusieurs personnes sur le neuf, comme il est arrivé.

Mais c'est le 29 d'avril que la responsabilité des syndics devient encore bien plus grande. Ils étaient alors au fait du second accident arrivé le 26, et ils avaient devant eux la lettre du Dr. Charest qui leur indiquait la cause de la ruine du pont, mais ils ne voulurent ni l'accueillir ni y faire attention, pour l'étrange raison, comme l'a dit M. Lemoine, qu'elle avait été adressée à un syndic et non au bureau.

Cependant, ils ne donnent encore aucun ordre de fermer le pont; ils se contentent d'ordonner à M. Rankin de se rendre sur les lieux et d'y surveiller en personne les réparations à faire, sans s'absenter. Vos commissaires sont bien surpris de voir que cet ordre n'ait pas été exécuté, et qu'il soit dit aux minutes de la commission, que M. Wilson avait fait rapport qu'il n'avait jamais vu de plus belle maçonnerie, tandis que dans son témoignage, il déclare "que la maçonnerie était défectueuse, et qu'il fait rapport aux syndics que le pont avait baissé à son centre de 15 à 18 pouces, et que la maçonnerie était très défectueuse, c'est-à-dire, la maçonnerie des massifs de retenue. Autant qu'il s'en rappelle, il n'a point parlé d'autre maçonnerie aux syndics."

Sous toutes ces circonstances, vos commissaires ne peuvent faire autrement que d'en venir à la conclusion que, dans la conduite générale de la construction du pont suspendu de Montmorency, les syndics de la commission des chemins à barrières de Québec n'ont point apporté les soins et l'attention que la loi exigeait d'eux, et qu'en permettant la perception des péages sur le pont neuf dans un état encore imparfait, et en fermant le vieux pont (ce qui forçait les gens à passer sur le pont suspendu,) et surtout en n'ordonnant point de fermer le pont neuf à partir du 29 d'avril, ils se sont rendus coupables de négligence et de malfaisance.

Vos commissaires savent que la commission est composée de citoyens de grande respectabilité et de haute position dans la société et que leurs services sont gratuits, mais la loi ne fait point acception de personnes et exige que ceux qui acceptent une charge, en remplissent les devoirs strictement.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

C. ALLEYN,
A. POLETTE,
T. TRUDEAU.

} Commissaires.

QUÉBEC, 1er octobre 1856.

COPIE DU RAPPORT DE F. P. RUBIDGE, ÉCR., SUR LE RAPPORT PRÉCÉDENT.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Toronto, 6 février 1857.

Monsieur,—Ayant, avec la permission des honorables commissaires des travaux publics, aidé à préparer, conjointement avec M. Samuel Keefer, les pre-

miers plans du pont suspendu de Montmorency, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt le rapport des commissaires nommés pour s'enquérir des causes de la destruction de ce pont, et je prends la liberté de vous faire part des quelques remarques qui me sont suggérées par cette lecture.

Il est évident, d'après cette enquête, que la chute du pont Montmorency a eu sa première cause dans le rejet injustifiable des précautions que l'on avait prescrites dans le principe pour donner la solidité requise aux systèmes d'amarrage, en y comprenant la maçonnerie de blocaille que l'on a faite en plein hiver.

Ce n'est pas en plaçant, comme on l'a fait par mesure de prudence, les piliers à quelques pieds, plus ou moins, plus loin les uns des autres que ne l'exigeait la distance exacte, telle qu'originellement établie par le soussigné, et sur laquelle l'ingénieur de la commission a assez commenté pour faire croire qu'il cherche à en couvrir sa propre culpabilité, que l'erreur a été commise ; mais la grande et importante faute a été de soumettre, par un mode de construction des plus blâmables, la force de tension directe des chaînes de retenue à l'action destructive d'une pression transversale,—innovation malheureuse qui a été la cause de la rupture des maillons.

L'enquête qui vient de se faire fait assez voir que c'est sur l'ingénieur surveillant de la commission des chemins de Québec, alors nouvellement nommé, que retombe la responsabilité de cette déviation imprudente des plans et devis primitifs.

Il paraît de plus que c'est dans l'hiver de 1855-56 que les câbles et toute la charpente ont été posés. Dans le mois de mars suivant on a ajouté à leur poids quelques tonnes de plus, par voie d'épreuve, mais c'était dans un temps où la mauvaise maçonnerie de blocaille était encore durcie et prise comme une masse solide par l'effet du froid ; aussi, le dégel ne se fut pas plutôt fait sentir dans ce monceau de glace et de mauvaise maçonnerie, que le pont commença à donner des indices qu'il allait succomber à une construction aussi défectueuse. Pendant tout le mois d'avril il continua de s'affaïsser graduellement, et le 18, on s'aperçut de la rupture des premières barres qui avaient cédé ; le 26, nouvelle alarme à l'occasion du second accident ; enfin le 30, toute la construction s'est écroulée avec fracas dans l'abîme.

Le pont, tel que construit, ne pouvait donc pas même supporter son propre poids.

Dans le cours de cette enquête, des hommes de la profession et de grande expérience, n'ont pu s'empêcher d'admettre que le pont suspendu de Montmorency aurait été parfaitement sûr, s'il eut été construit suivant les plans et devis de MM. Keefer et Rubidge, et si l'on ne s'en fut pas écarté au-delà d'une sage réduction dans la largeur de l'arche ; chose, encore, dont le colonel Renwick, des ingénieurs royaux, met la sagesse en doute, quand il dit dans son témoignage que " pour plus de sûreté il les démolirait (les piliers) pour les reculer de quelques pieds en arrière."

A la page 7 du rapport manuscrit des commissaires, se trouve ce paragraphe :—

" Tous les ingénieurs qui ont été consultés sur ce point important, sont d'opinion que si les systèmes d'amarrage avaient été construits conformément au devis de M. Keefer et en temps propice, l'accident n'aurait pas eu lieu."

Et à la page 17 du même rapport :—

" Vos commissaires sont d'avis que si M. Walker eut suivi les plans et devis tels qu'ils avaient été arrêtés," (et, il est déclaré à la page 7, que ceux " fournis par M. Rankin, et sur lesquels a été basé le marché des syndics avec M. Walker, n'étaient, en autant que les systèmes d'amarrage sont concernés,

“ qu’une copie de ceux de M. Keefer,) l’accident n’aurait pas eu lieu ; que le
“ fait d’en avoir retranché les blocs de pierre et les plaques de fer y décrits, pour
“ y substituer un massif en maçonnerie, dont les assises obliques n’étaient point
“ solides de part en part, était un plan très répréhensible, et qu’il (l’entrepre-
“ neur) commit encore une grande erreur en l’exécutant.”

Je concours sans hésiter dans cette conclusion, et je me souscris,

Monsieur,
Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,) F. P. RUBIDGE,
A. I. T. P.

THOMAS A. BEGLY, écr., secrétaire.

PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

QUÉBEC, 6 août 1856.

John Porter, écuyer, secrétaire des syndics des chemins à barrières de Québec, demeurant en la cité de Québec, étant dûment assermenté, dépose et dit :—

En janvier 1852, comme le pont de bois de la Rivière Montmorency était en mauvais état, les syndics de la commission des chemins à barrières de Québec demandèrent au gouvernement d'en faire faire l'inspection et de leur fournir un rapport sur la condition où il se trouvait,—voir ma lettre au secrétaire du bureau des travaux publics, maintenant produite et marquée A. Le gouvernement acquiesça à cette demande,—voir la réponse dont copie produite, marquée B. Par suite de cette lettre M. Rubidge, ingénieur, eut ordre de se mettre en communication avec les syndics, et il s'associa à M. Samuel Keefer, ingénieur civil, dans l'intention, comme il en informa les syndics, de lui faire dresser un plan et un devis du pont suspendu que l'on se proposait de bâtir à la place du vieux pont. Les syndics reçurent une autre lettre de M. Rubidge, en date du 23 juillet 1852, avec une estimation du coût du pont,—voir cette lettre marquée P. Suivant le désir de M. Rubidge, la commission décida de faire faire le plan par M. Samuel Keefer. Le 5 de février 1853, j'écrivis à M. S. Keefer une lettre, dont voici copie, marquée C, pour lui demander si le plan et le devis étaient prêts; il répondit le 7 du même mois, en disant qu'ils ne l'étaient pas encore,—voir cette réponse marquée D. Subséquemment, j'écrivis deux autres lettres à M. Keefer, en date des 4 et 10 d'août 1853,—voir les copies de ces lettres marquées E et F; même réponse qu'à la première,—voir réponse marquée G. Le 17 d'août, j'écrivis de nouveau à M. Keefer, le priant de vouloir bien, lorsqu'il serait prêt à envoyer le plan et le devis, de nous suggérer en même temps les noms des entrepreneurs qu'à son opinion il croyait les plus compétents pour faire l'ouvrage. Je produis copie de cette lettre marquée H. M. Keefer m'écrivit le 22 août, disant que les plans et devis n'étaient pas encore dressés,—voir lettre marquée I.

Le 27 de septembre 1853, les syndics reçurent une lettre de M. Keefer accompagnée du plan et du devis. Je produis sa lettre marquée J. A leur assemblée qui suivit la réception de cette lettre, les syndics résolurent de demander dans les papiers publics des soumissions pour la construction du pont, rapportables le 30 de novembre suivant. Le 6 de décembre, ils décidèrent de prolonger le délai pour recevoir des soumissions jusqu'au 1er de février suivant. Le 26 de janvier on me pria de demander à M. Keefer un état des quantités de l'ouvrage en détail avec une estimation,—voir ma lettre marquée K, que je produis. M. Rankin informa les syndics qu'il avait découvert une erreur dans le plan de M. Keefer, la largeur de la rivière, à l'endroit du site projeté, étant beaucoup moindre que ne le comportait le plan. Je reçus en conséquence ordre d'informer M. Rubidge, pour l'information de M. Keefer, que les syndics n'avaient pas besoin de l'état des quantités de l'ouvrage qu'ils lui avaient demandé, et il fut enjoin

à M. Rankin de faire un plan et un devis, avec un état des quantités et une estimation, aussitôt qu'il en aurait le loisir. Ce jour-là le délai pour recevoir les soumissions fut étendu au 1er juin suivant, et à l'assemblée subséquente des syndics, le 6 de ce mois, les soumissions furent déposées devant le bureau. J'en produis quatre, marquées L, M, N, O, savoir, de MM. W. O. Buchanan, un des messieurs mentionnés dans la lettre de M. Keefer, Jones Lyons, Joseph Archer et Thomas A. Walker; celle de M. Walker étant la plus basse fut acceptée par les syndics.

En octobre 1854, il fut échangé plusieurs lettres entre les syndics et MM. Rubidge et Keefer, à propos de l'honoraire qu'ils réclamaient pour avoir fait les plans et devis; on en contestait le montant à cause de l'erreur que M. Rankin avait découverte. Je produis une lettre de M. Rubidge, en date du 25 octobre 1854, qui explique cette erreur, ainsi que la réponse de M. Rankin à cette lettre, en date du 6 de novembre suivant. Ces lettres sont marquées respectivement V et Q,—et aussi une lettre que j'adressai à M. Keefer, sur le même sujet, par ordre des syndics, le 13 de janvier 1855, marquée R.

La soumission de M. Walker étant acceptée, le 28 de juillet 1854 le marché fut signé. J'ai déjà produit une copie de ce contrat, laquelle a été déposée hier et est marquée No. 3. Après que le marché fut passé, on procéda à la construction du pont suspendu sous la surveillance de M. Rankin; comme il fallait que l'entrepreneur importât le fil de fer d'Angleterre on fixa au mois de décembre 1855 le délai pour remplir le marché. Je n'ai point souvenir qu'on ait prolongé ce délai. Le pont n'était pas fini lorsqu'il est tombé le 30 avril dernier, de sorte qu'il n'a jamais été inspecté conformément au contrat.

Le dernier paiement qui devait être fait à l'entrepreneur lors de la livraison du pont ne lui a pas été payé. Je payais l'entrepreneur d'après les certificats que lui donnait de temps à autre l'ingénieur. Les syndics auraient eu à payer à M. Walker la somme de £7,200, prix du contrat, plus celle de £1,113 pour ouvrage non prévu, à quoi il aurait encore fallu ajouter la différence entre la valeur des débentures données en paiement des ouvrages non prévus et de l'argent, laquelle se montait à plus de £300, faisant en tout £8,835 dont M. Walker a reçu £8,780, laissant une balance encore due d'environ £55. J'ai déjà dit que les syndics avaient accepté le plan de M. Keefer, tel qu'originellement fourni, et qu'ils avaient demandé des soumissions basées sur ce plan. Ce fut en conséquence de l'erreur découverte par M. Rankin que de nouvelles soumissions furent demandées, rapportables en juin. Le gardien de la barrière du vieux pont sur la rivière Montmorency, dans le mois de mars dernier, était un nommé Bureau, mais après que, huit ou dix jours avant la chute du pont neuf suspendu, la nouvelle barrière eut été posée, il ne fut perçu aucuns péages à l'ancienne barrière. Ce fut un nommé Pierre Fortin qui les perçut à la nouvelle barrière qui est à environ un demi mille de ce côté-ci du vieux pont. Je n'eus aucune intimation officielle que l'ancienne barrière avait été fermée, mais je l'appris par la rumeur publique. Je produis copie d'une minute des procédés du bureau des syndics touchant le dit pont, laquelle est marquée S. Lors de la demande de soumissions pour le premier de juin, l'entrepreneur n'était averti ni du mode de paiement ni du temps fixé pour l'achèvement de l'ouvrage, mais au meilleur de ma connaissance il était généralement compris qu'il devait être payé en débentures. Le jour de la réception des soumissions, il ne fut nullement question du délai qu'on devait accorder pour faire le pont. Je fournis une liste des dates et des montants de tous les certificats donnés par l'ingénieur, aussi une liste correspondante des sommes payées par les syndics à l'entrepreneur sur son entreprise. C'est en août 1853 que M. Rankin fut engagé comme ingénieur de la commission des chemins à barrières de Québec, et à partir de cette époque à venir jué-

qu'au jour qu'il a cessé d'être officier du bureau, dans le mois de mai dernier, tous les travaux de la commission ont été exécutés sous sa surveillance et inspection. Je ne me rappelle pas que le bureau ait reçu de M. Rankin un rapport écrit au sujet de l'erreur du plan de M. Keefer, dans le temps qu'il en a fait la découverte. Je crois qu'ils en furent informés verbalement par M. Rankin, à une de leurs assemblées hebdomadaires.

M. Rankin eut ordre de préparer un plan et un devis avec un état des quantités et une estimation, aussitôt qu'il le pourrait. Je ne me rappelle pas que personne ait suggéré à M. Rankin de faire aucuns changements ou améliorations au plan de M. Keefer. Autant que je puis me rappeler, c'est en voulant mettre en pratique le plan de M. S. Keefer, sur l'ordre qu'il en avait reçu, que M. Rankin découvrit l'erreur, et il était de son devoir alors d'en faire rapport au bureau.

[Transquestionné par M. Rankin.]

Il y a environ un mois ou six semaines, M. Walker vint à mon bureau avec un nommé Toussaint qui déclara avoir prélevé des péages sur le pont suspendu. Toussaint m'offrit l'argent, et après lui avoir fait prêter le serment requis en pareil cas, je le pris. Je n'ai jamais su officiellement par qui il avait été commis pour recevoir les péages, et il n'y a aucune résolution à ce sujet dans les minutes du bureau. J'avais appris de M. Rankin que cet homme prélevait des péages sur le pont, mais je n'en étais point informé officiellement. Je ne me rappelle pas combien Toussaint jura avoir prélevé, mais c'était un peu plus de quinze chelins qu'il m'offrit et que j'acceptai. Il retint une certaine somme, disant que c'était pour le payer de son temps.

[Transquestionné par M. Walker.]

Je ne me rappelle pas que M. Walker ait écrit aucune lettre pour se plaindre du retard qu'on apportait à signer le marché, mais il peut se faire que telle lettre existe.

Je vois en consultant le livre des minutes que le retard à signer le marché a été causé par la nécessité où les syndics ont été de s'adresser au gouvernement pour en obtenir la permission d'approprier une nouvelle somme pour former le montant du prix du contrat.

En ma qualité de secrétaire, je reçus plusieurs lettres de M. Walker, que je produis maintenant ; il se plaignait dans ces lettres du retard qu'on mettait à lui payer les sommes qui lui étaient adjugées par les certificats de M. Rankin ; je reçus aussi un protêt de sa part contre les syndics ; il est marqué X et je le produis.

L'intérêt échu sur les débetures en janvier 1855 n'a été payé que plusieurs semaines plus tard, en conséquence d'un manque de fonds.

Le 23 janvier 1856, il fut passé un marché entre M. Walker et les syndics ; j'en produis une copie, marquée W. Ce ne fut qu'une semaine après que le premier accident fut arrivé aux maillons des chaînes de retenue du pont suspendu que j'en entendis parler, et je n'ai aucune connaissance non plus que M. Rankin en ait officiellement notifié les syndics. Aussitôt que je l'eus appris, j'en fis mention aux syndics. Le lundi, 28 d'avril, M. Lemoine, l'un des syndics, m'apprit qu'il était arrivé un second accident au pont, et il me dit alors qu'il en avait aussi informé M. McPherson, son collègue. Sur ce, j'allai voir M. Wilson, le maçon, à la requisition de M. Lemoine, et l'envoyai examiner le pont pour qu'il en fit rapport à l'assemblée du lendemain.

Le lendemain, M. Wilson comparut devant la commission, et dit qu'il n'avait rien vu de mal dans la maçonnerie et que c'était de bien bon ouvrage,

mais qu'il n'avait pu constater l'état des ouvrages en fer, vû qu'il lui aurait fallu pour cela enlever la maçonnerie et se donner trop de trouble. Je n'ai pas connaissance que M. Rankin n'ait encore fait aucun rapport sur le second accident. L'ordre qui fut donné à M. Rankin, que l'on trouve dans les minutes du bureau du 29 avril dernier, fut fait en sa présence et lui fut communiqué. Je ne puis dire s'il s'est rendu au pont ce jour là. En avril dernier, M. McPherson, l'un des syndics, m'apporta une lettre en me disant qu'elle venait du Dr. Charest; cette lettre était adressée à M. Lemoine, et indiquait certains défauts qu'il avait remarqués dans le pont. M. McPherson me pria de la lui passer à la prochaine assemblée pour qu'il en mit le contenu devant le bureau. En conséquence, le jour d'assemblée suivant, je remis la lettre à M. McPherson. C'était le 29 d'avril. Il lut une partie de la lettre à deux de ses collègues, dont je ne me rappelle pas les noms, qui se trouvaient présents avant que le quorum fut formé, mais il n'en fut rien fait de plus. Je ne sais ce qu'est devenue cette lettre, et je ne puis dire si celle qui est marquée U, à moi maintenant montrée, en est une copie. Je ne puis dire combien de membres de la commission ont eu connaissance de la lettre du Dr. Charest à M. Lemoine, si ce n'est M. Lemoine lui-même et M. McPherson et les deux autres dont je ne me rappelle pas les noms, mais je sais qu'elle n'a jamais été mise devant le bureau.

Lorsque M. Rankin me parla de la première rupture de la chaîne de retenue du nord-est ou du côté de l'Ange-Gardien du pont, il me dit qu'il avait travaillé à sa réparation, et que les barres cassées avaient été remplacées. Ceci était, comme je l'ai déjà dit, quelques jours après l'accident.

J'ignore si les syndics ont autorisé aucune déviation du devis fait par M. Rankin, et suivant lequel M. Walker avait entrepris de bâtir le pont.

Fortin, le péager, fut installé à la barrière neuve, le mardi, 22 avril, et il y préleva les péages à venir jusqu'au temps de la chute du pont, et il était payé par la commission. Il n'y a pas dans les minutes d'autres résolutions ou ordre, relativement à l'ouverture du pont suspendu, que ceux que j'ai produits et qui sont marqués S. Il fut souvent recommandé à l'ingénieur Rankin de surveiller l'ouvrage avec beaucoup d'attention. Comme il demeurait à Québec, ses dépenses d'aller et venir du pont étaient défrayées par les syndics.

Comme le pont était l'ouvrage le plus important que les syndics avaient en mains, ils allaient le voir souvent, surtout sur les derniers temps, comme il approchait de sa fin.

[Transquestionné par M. DeBlois, l'un des syndics.]

Question — Est-il à votre connaissance que quelques-uns des syndics ont manifesté le désir d'avoir des renseignements sur les particularités de la première rupture des barres, et qu'ils se sont rendus au bureau dans ce but; et dites quelle réponse leur fit l'ingénieur à ce sujet en votre présence ou par votre entremise; et dites si vous avez cru que l'ingénieur était disposé à les mettre au fait de tous les renseignements dont ils avaient besoin sur ce sujet?

Réponse.— Les syndics ont manifesté beaucoup d'anxiété à cet égard, et comme le jour suivant était un jour d'assemblée, on prit des arrangements pour faire une visite au pont, ce qui fut fait dans le cours de la semaine. L'ingénieur dit que les barres cassées avaient été remplacées; et qu'il n'y avait point de danger pour le pont. Je ne me rappelle pas à quelle raison l'ingénieur a attribué la rupture des maillons.

Je ne me souviens pas des particularités des conversations qu'ont eues les syndics avec M. Rankin sur le sujet, mais je sais que les syndics ont imputé du

blâme à M. Rankin pour n'avoir pas veillé à ce qu'il fut mis des pierres sous les joints des chaînons.

Et le déposant ne dit rien de plus, et déclarant que la présente déposition contient la vérité, il y persiste et a signé, lecture faite.

J. PORTER.

Assermenté devant nous,
ce 16 août 1856.

C. ALLEYN, }
T. TRUDEAU, }
A. POLETTE, }

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

William H. Rankin, de la cité de Québec, ingénieur civil, âgé de 33 ans, étant dûment assermenté, dépose et dit :—

Il y a douze ans que j'exerce le génie civil, dont les trois dernières années en Canada. Pendant les neuf autres j'ai exercé en Angleterre et en Irlande. J'ai été l'ingénieur de la commission des chemins à barrières de Québec depuis le mois d'août 1853, jusqu'au mois de mai dernier. C'est moi qui ai surveillé comme ingénieur la construction du pont suspendu de Montmorency. Le plan primitif de ce pont a été fourni par M. Samuel Keefer, et c'est le plan marqué A, maintenant devant les commissaires. En conséquence d'une erreur d'environ 60 pieds dans le calcul de la largeur de la rivière sur ce plan, j'ai fait le plan marqué B, sur l'ordre des dits syndics. C'est ce plan, avec le devis explicatif qui l'accompagne, que les syndics ont adopté et sur lequel le contrat a été passé avec M. Walker.

La distance d'une pointe de rocher à l'autre était de 306 pieds, et celle des points de suspension de 342 pieds. Les piliers, à partir du niveau de la chaussée du chemin à aller au point d'appui des câbles, ont 27 pieds de haut. Ils ont été construits solidement ; les fondations des piliers du nord descendent jusqu'à environ 20 pieds plus bas que le niveau de la chaussée du chemin, et celles de l'autre côté environ 5 pieds ; jusqu'à la hauteur du chemin, ils forment un massif de gros moëllons à parements bruts, et au-dessus elles sont en maçonnerie ————. Les piliers appuient sur un fond de roc solide, et au niveau de la chaussée ils ont 9 pieds 6 pouces sur 11 pieds, allant en diminuant jusqu'au bas de la corniche où ils n'ont que 7 pieds sur 5 pieds six pouces. La pose de la première pierre des piliers a eu lieu en septembre 1854, et on a continué à y travailler jusqu'à la fin de novembre ; mais l'ouvrage fut arrêté durant le reste de l'hiver, pour être repris à la fonte des neiges au printemps de 1855, et les travaux continuèrent toute cette année-là. Les piliers ne furent achevés qu'à la fin de janvier 1856. Une partie de la maçonnerie en a été faite dans le plus grand froid, et souvent les maçons ont été obligés de faire du feu sur les piliers pour pouvoir poser la pierre. A l'exception d'une légère fissure dans une des pierres du sommet, qui peut avoir originé d'un fil dans la pierre même, je ne trouvais rien à redire contre la maçonnerie, et il n'était pas non plus possible d'y trouver un défaut. La distance exacte de la base des piliers de l'est au bord du rocher est de 12 pieds, et du côté ouest elle est de 13 pieds de la face perpendiculaire du rocher. Au niveau du chemin, la distance de la face des piliers au bord du rocher, sur le côté est, est de 13 pieds six pouces ; du côté

ouest, elle est de 13 pieds 3 pouces, à la face perpendiculaire de rocher. Ainsi que je l'ai déjà dit, la distance entre les points de suspension était de 342 pieds, et la déflexion ou la flèche de la courbe formée par les câbles était de 26 pieds. La largeur du tablier était de 21 pieds, celle de la chaussée de 20 pieds. La longueur du tablier était de 321 pieds. Chacun des deux câbles était formé de 1000 brins de fil de fer recuit, no. 10, fabriqué au charbon de bois. En outre de ces câbles, il y avait quatre étais ou câbles supplémentaires, deux de chaque côté de la rivière, composés chacun de 100 brins de fil de fer de la même grosseur et de la même qualité que celui des maîtres-câbles.

Ces câbles ont été posés sur un plan amélioré, le même qu'on avait suivi pour la construction du pont suspendu de Niagara. Après avoir tendu les fils et leur avoir donné la déflexion voulue, on les ficela en faisceaux ronds au moyen de fils de fer, no. 14, dont on leur fit une enveloppe serrée et continue, d'un bout à l'autre. A tous les quatre pieds à peu près, on avait posé sur les câbles des espèces de colliers en fer forgé de $2\frac{1}{2}$ pouces sur $\frac{3}{8}$ de pouce. Les colliers étaient posés autour du câble de manière à laisser pendre deux espèces d'oreilles percées, entre lesquelles venait s'ajuster l'extrémité supérieure des tiges de suspension, qui y étaient reliées au moyen d'un boulon. Les tiges étaient composées de 28 brins de fil de fer du no. 10, le même que dans les câbles. De distance en distance ces tiges étaient enroulées de fil de fer, no. 18. A l'extrémité inférieure des tiges étaient pareillement attachés des étriers ou colliers de même fer que ceux de l'extrémité supérieure, et ils étaient ajustés autour des pièces de pont qui avait 12 pouces sur 4; l'assemblage avec la tige était fait comme à l'extrémité supérieure.

Le tablier se composait de poutres transversales ou pièces de pont de 24 à $26\frac{1}{2}$ pieds de long, et de 14 pouces sur 4 au milieu et 12 pouces sur 4 aux deux bouts, espacées entre elles de 4 pieds d'un centre à l'autre. Ces poutres étaient faites de la meilleure espèce d'épinette rouge. Les câbles étaient rapprochés de six pieds l'un de l'autre au milieu du pont, c'est-à-dire, de trois pieds de chaque côté. Un plancher de pièces d'épinette rouge de trois pouces, posé de long sur ces poutres, les reliait ensemble.

Les pièces de ce plancher avaient 30 pieds de long, et étaient clouées comme il faut aux pièces de pont avec des chevilles de fer forgé de $6\frac{1}{2}$ pouces.

Pardessus ce premier plancher il en était posé un autre en chêne d'un pouce un quart d'épaisseur, transversalement, et sur une largeur de $16\frac{1}{2}$ pieds, n'en ayant point mis sur la largeur du trottoir qui se trouvait légèrement exhaussé au-dessus de la chaussée; ce second plancher était cloué au premier avec des fiches de 4 pouces.

De chaque côté du tablier il y avait un garde-corps de 6 pieds de haut, solidement boulonné à chaque pièce de pont. Ce garde-corps était composé de deux pièces longitudinales de 6 pouces carrés, l'une au haut et l'autre au bas, qui étaient reliées entre elles par des croix de St. André de 6 pouces sur $2\frac{1}{2}$, et par des tirants en fer de $3\frac{1}{2}$ pouces de diamètre prenant de haut en bas, espacés entre eux de 4 pieds. Le haut du garde-corps était à peu près de 4 pieds au-dessus de la chaussée. Il était fait de la meilleure qualité d'épinette rouge. On avait aussi couronné ce garde-corps d'un chapeau en chêne de 7 pouces sur 3. Pour empêcher le tablier de se soulever aux abords des piles, on avait eu la précaution de soutenir la longuerine inférieure des garde-corps au moyen d'un corbeau ou sous-poutre en chêne, de 8 pouces carrés, qui se reliait d'une part à la charpente, à 42 pieds des piliers, avec des étriers en fer, et de l'autre à la maçonnerie des culées par un fort encastrement et des tirants en fer, profondément engagés. Ces sous-poutres étaient tout d'une pièce.

De 20 pieds en 20 pieds, le long de chaque côté du pont, étaient attachés des étais formés de 20 brins de fil de fer, no. 10, semblable à celui dont on s'était

servi pour les câbles, lesquels allaient ensuite se fixer plus bas dans le roc solide de chaque côté de la rivière. Il y en avait 32 en tout, et ils ajoutaient beaucoup à la stabilité et à la rigidité du pont, et devaient empêcher les vibrations et ondulations si ordinaires à ces sortes de constructions. Je considère que ces étais étaient de la plus haute importance, et je suis d'opinion qu'un pont suspendu ne peut être sûr s'il n'en est muni. Les câbles reposaient au sommet des piliers sur un charriot, ou système de rouleaux en fonte de 12 pouces de diamètre, surmontés d'une sellette aussi en fonte, et roulant sur une plaque ou semelle en fonte à surface bien polie, engagée dans la maçonnerie. De là, ils descendaient en ligne droite jusqu'aux chaînes de retenue, à une distance d'environ 70 pieds du centre des piliers, où ils se reliaient à ces chaînes. Ces chaînes faites en fer forgé, et dont la longueur totale était de 28 pieds, s'introduisaient ensuite dans le massif en s'infléchissant en ligne courbe. L'extrémité inférieure de chacune de ces chaînes était fixée à une forte plaque de fonte de 4 pieds sur 3, d'une épaisseur d'environ 2 pouces, mais renforcée de puissants rebords. Au milieu de cette plaque étaient pratiqués deux trous de $7\frac{1}{2}$ pouces sur $3\frac{1}{2}$, par où s'introduisait l'extrémité de la chaîne pour aller recevoir au-dessous le boulon de 2 pouces qui la fixait à la plaque.

Les chaînes étaient composées de 4 chaînons de 7 pieds de long chacun, d'un centre à l'autre des boulons d'assemblage. Les chaînons étaient formés alternativement de 7 et 8 barres rapprochées les unes des autres de manière à leur donner 6 pouces d'épaisseur. Ces barres avaient 5 pouces de largeur; à chaque bout elles avaient un œil de 2 pouces de diamètre. A l'endroit de ces trous, le fer avait $2\frac{3}{4}$ pouces d'épaisseur. Un boulon de 2 pouces de diamètre passait dans les yeux de ces barres. Les câbles étaient reliés aux chaînes par deux chaînons courts, non assemblés comme les grands au moyen de boulons passés dans les trous de leurs extrémités, mais faits de la même manière que les anneaux d'une chaîne ordinaire. Ces chaînons étaient formés alternativement de 7 et 8 barres, se recouvrant les unes les autres, et reliées par deux boulons carrés de même section que les ronds, et entre lesquels l'on pouvait faire entrer des coins à volonté et au besoin pour saisir les câbles. Le fer des petits chaînons avait la même section que celui des grands.

Les plaques de retenue étaient bien à 20 pieds sous le sol. A cette profondeur on avait pratiqué dans le roc un recoupement dans lequel on avait encastré solidement la plaque par la moitié, l'autre moitié était retenue par une voûte renversée en pierre de taille. Des plaques de retenue à la surface du rocher, le roc était taillé de manière à soutenir les chaînes dans leur position naturelle, comme sur un gabari. Le premier chaînon était perpendiculaire à la plaque; le second s'inclinait un peu et formait avec lui un angle peu considérable; le troisième s'inclinait avec le même angle par rapport au second, et ainsi du quatrième par rapport au troisième. Le haut du troisième chaînon atteignait la surface du sol, et l'ouverture, ou cheminée, par où cette chaîne avait été introduite, avait été remplie de blocaille par-dessus la voûte renversée.

D'après le plan et le devis, on devait poser, à chaque angle ou joint de la chaîne, de gros blocs de pierre de pas moins de 4 pieds sur 4 pieds de surface et de 18 pouces d'épaisseur, bien assis dans une maçonnerie de blocaille. Ces grosses pierres devaient être posées dans une position qui aurait correspondu à la tangente de la courbe formée par chaque joint. Il devait aussi y avoir, entre ces pierres et la tête des barres, des plaques de fer de $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur, et de 10 pouces sur 16 de surface. On a cru devoir retrancher ces pierres, parce qu'en creusant les puits d'amarrage, on a trouvé que le roc était assez solide pour s'en dispenser.

En juin 1855, j'eus ordre des syndics de me rendre à Niagara pour y examiner le pont suspendu qu'on venait d'y construire, dans le but de prendre note

des perfectionnements de l'art qu'on pouvait y avoir faits, pour les appliquer, autant qu'il pourrait se faire, à notre construction. Je trouvai que les puits d'amarrage y étaient construits sur un plan tout-à-fait différent de celui qu'on se proposait de suivre ici, et comme ce plan était une amélioration, nous l'adoptâmes, à quelques légères modifications près, pour le pont Montmorency.

D'après ce plan, les massifs devaient être construits solides en maçonnerie de pierre de taille, avec assises obliques correspondantes à la position du chaînon supérieur, de manière que ce chaînon put appuyer dans toute sa longueur sur cette maçonnerie en pierre de taille. Mais à Niagara, la vibration causée par les trains avait soulevé les assises de pierre qui sont au-dessus des chaînons, le premier chaînon, ou celui d'en haut, étant dans la même ligne que les câbles de retenue. Pour obvier à cet inconvénient, on souleva quelque peu le chaînon supérieur, pour maintenir une pression constante vers le bas, et, je n'en ai aucun doute, si l'on eut élevé sous ce chaînon le massif qui devait le supporter, le pont aurait été aussi sûr, sinon plus, que d'après le plan primitif. Les maçons travaillaient à ce massif lorsque le pont est tombé. L'assise de pierre qui aurait servi de lit au chaînon devait dépasser chacune des extrémités du chaînon, et à l'extrémité inférieure elle aurait remplacé la grosse pierre mentionnée au devis. Le bloc de pierre de taille en question devait s'étendre du joint des troisième et quatrième chaînons. L'espace vide entre ce joint et la surface du roc qui se rencontrait vers le milieu du 3e chaînon, était rempli de maçonnerie brute. Cette maçonnerie était faite jusqu'au niveau du sol, c'est-à-dire, jusqu'au haut du 3e chaînon, avant de tendre le câble. Le massif en pierre de taille ne fut commencé que vers l'achèvement du pont, et n'a jamais été fini.

J'ai fait un calcul de la pesanteur du pont, et j'ai trouvé que les câbles, les étais, les tiges, les garde-corps et le tablier, etc., pesaient 103 tonneaux. A cela j'ai ajouté 17 tonnes pour l'humidité, faisant un poids total, dans mes calculs de la force du pont, de 120 tonneaux. J'ai aussi calculé que la plus grande charge accidentelle qu'on pourrait donner au pont, c'est-à-dire, en le couvrant entièrement de monde, pourrait être de 120 tonneaux, ce qui donne un chiffre rond de 240 tonneaux. Ce poids aurait imprimé aux points de suspension une tension de 412 tonneaux sur les deux câbles combinés, donnant 206 tonneaux pour chaque câble.

La force maxima de chaque câble, y compris celle des corbeaux ou sous-poutres, était de 687 tonnes, ce qui prouve qu'ils étaient trois fois et demi plus forts qu'il ne fallait.

Les chaînons présentaient une section de 30 pouces et leur résistance à la tension directe était de 757 tonnes, d'après le professeur Barlow, — tandis que soumis à une pression transversale, lorsqu'appuyés par le milieu et chargés par les bouts, cette résistance n'était que de 8½ tonnes; au moment de la chute du pont, cette tension horizontale, agissant sur ce point, équivalait à 100 tonneaux. Avant que le fil de fer fut tendu, j'en ai vu faire plusieurs épreuves, et l'on a trouvé que sa force de résistance excédait 1400 lbs. Comme il n'y avait point, dans le pays, de machines à éprouver les barres de fer dans le sens de leur longueur, les chaînes n'ont pu être éprouvées dans ce sens, qui était celui de la résistance qu'on exigeait d'eux. Au meilleur de ma croyance, les maillons inférieurs, c'est-à-dire, les deux chaînons d'en bas, dans tous les amarrages, étaient en fer écossais de la fabrique de Gorin; les autres, c'est-à-dire, les chaînons supérieurs étaient en ferraille des Trois-Rivières. La ferraille, quand elle est bien fabriquée, est regardée généralement comme le meilleur de tous les fers. Ce fer était mal corroyé, mais après examen il fut trouvé bon. Je l'ai examiné moi-même avec beaucoup de soin.

Dans le mois de mars 1856, j'informai les syndics que le pont était en état de subir son épreuve, et elle fut faite en leur présence. La charge qu'on mit sur

le pont pour cela consistait de 50 à 60 tonnes de pierre, plus un certain nombre de personnes et deux chevaux lourdement chargés de fer qu'on fit passer et repasser sans effet perceptible. Cet épreuve parut tout-à-fait satisfaisante. Lors de cette épreuve la terre n'était pas encore dégelée.

Le 17 d'avril, les ouvriers commencèrent à enlever la neige pour le passage des voitures, et en déblayant l'amarrage du nord-est on s'aperçut d'un léger dérangement dans la tête du 3e chaînon qui était juste à l'effleurement du sol. On se mit immédiatement à enlever la maçonnerie de sur ce chaînon, et sur les huit maillons on n'en trouva que deux qui fussent entiers; les autres étaient cassés à peu près par la moitié au point où ils sortaient du banc de roc, ce qui indiquait d'une manière évidente que les maillons cassés avaient été soumis à une pression transversale produite par le dégel de la couche de terre au-dessus du rocher, point où ils étaient cassés. Les 3e et le 4e chaînons formaient un angle. On avait posé sous cet angle, pour faire équilibre à la tension horizontale, une pile de bois plat et de petits bouts de fer plat de la même dimension que celui des maillons; on avait placé sous la tête ou l'extrémité supérieure du 4e chaînon un étançon en bois. Ces étançons et ces piles étaient pour être remplacés par un massif en pierre de taille aussitôt que la saison serait venue le permettre. Les deux maillons qui avaient résisté étaient pliés de plus de six pouces sur le champ, et c'est dans cet état qu'ils ont supporté tout le poids du pont pendant je ne saurais dire combien de temps. Je m'explique la rupture de ces maillons par la dépression de l'angle des 3e et 4e chaînons, ce qui a dû soumettre les chaînons à une pression transversale par leur point de contact avec le roc solide. On se mit de suite à forger de nouveaux maillons du meilleur fer possible, et on enleva quelques-uns des maillons cassés. Deux des maillons que nous avons posés étaient doubles; ils étaient plus épais que les premiers. Les maillons cassés furent remplacés par deux maillons doubles et deux simples, et ils furent fixés aux boulons à l'état de chaude rouge blanc, de sorte qu'en se contractant, en se refroidissant, ils ont dû prendre leur part de la résistance. Ce chaînon s'est trouvé plus fort qu'auparavant, et il fut terminé le 2 avril à midi.

Je suis parfaitement convaincu que ce premier accident ne serait pas arrivé si le massif en maçonnerie eut été fait avant la pose des câbles, pourvu qu'il n'eut pas été construit dans les grands froids. Cet accident a fait baisser le câble de 12 pouces du côté nord du pont. On le releva à son niveau naturel au moyen de presses hydrauliques, et aussitôt après on se mit à travailler à la maçonnerie du nord-est où les maillons avaient cassé. Bien qu'il n'y eut point de grosse pierre sur l'angle des 3e et 4e chaînons, je considère que l'ouvrage était assez fort pour résister à la tension. Je ne me suis pas aperçu, ni je n'ai entendu parler qu'il fut arrivé d'autre accident au pont, avant le lundi, 28 d'avril 1856, qu'on vint me dire qu'un des 8 maillons du 3e chaînon, à l'amarrage du nord-ouest, était cassé à environ 18 pouces de la surface du sol. Je me rendis immédiatement sur les lieux et j'examinai les sept maillons qui restaient, mais comme il pleuvait beaucoup il ne me fut pas possible de faire un examen satisfaisant. Je restai cependant sous l'impression que les autres sept maillons étaient intacts. Je donnai des ordres pour les faire examiner comme il faut aussitôt que la pluie aurait cessé. Il y avait aussi de ce côté-là un petit angle entre les 3e et 4e chaînons. La seule résistance qui fut opposée à la pression causée par cet angle était la maçonnerie de blocaille qu'on avait construite en hiver, mais mon dessin était de bâtir au printemps sous le 4e chaînon un massif en pierre de taille, semblable à celui de l'amarrage opposé, lequel aurait supporté toute la pression. Le mardi, 29, je fis rapport du fait au bureau, en personne, et c'est alors que le bureau enjoignit à M. Wilson, maître-constructeur, d'examiner le pont de nouveau et de s'assurer s'il n'y avait pas quelque chose de mal. J'ai su qu'à son retour il avait fait un rapport favorable.

Le mercredi, 30, les 7 maillons qui restaient du 3e chaînon de l'amarrage du nord-ouest cédèrent, et le câble sautant par dessus le pilier, fit que l'amarrage du sud-ouest se brisa pareillement du choc qu'il en ressentit.

Lorsque j'arrivai sur les lieux les restes du pont étaient suspendus aux piliers de l'est, et ils restèrent dans cette position tant qu'on ne les a pas eu dépendus.

Je suis parfaitement convaincu que ceci ne serait pas arrivé si les massifs en maçonnerie eussent été faits avant la pose des câbles, pourvu que ce n'eût pas été dans les grands froids. Je suis aussi d'opinion que si la maçonnerie avait été faite en été, et non en hiver, elle aurait été suffisante pour résister à la pression.

Nonobstant tous les petits défauts de la maçonnerie et l'omission des blocs de pierre et des plaques de fer sous la tête des chaînons, je suis d'opinion qu'il n'y aurait pas eu autant de chance de rupture, si les chaînes de retenue eussent été posées en ligne droite avec le câble depuis les points d'attache jusqu'aux points de suspension.

Les chaînons, dans tout la longueur qui en traversait le rocher, étaient appuyés sur le roc, et la partie supérieure, hors du rocher, en devait être appuyée sur les massifs de pierre de taille du moment qu'ils seraient terminés.

Je crois que ça n'aurait pas fait de différence pour la stabilité du système, que les maillons eussent été appuyés dans toute leur longueur ou seulement à leurs angles ou joints, pourvu que le massif d'appui eût été également bon partout comme sous les têtes, et que le tout eût été de bon ouvrage en pierre de taille.

Dans le cas de quelque défaut ou — dans la maçonnerie, je crois qu'il serait mieux de ne les faire appuyer que par la tête.

Question.—Quels changements avez-vous faits au plan et au devis primitifs ? Indiquez-les, et dites quel effet vous en attendiez.

Réponse.—Lorsque je fis mon plan et mon devis, je ne fis point de changements au plan de M. Keefer, sauf sous le rapport des dimensions. Je n'avais pas assez de temps devant moi pour entrer dans les détails de la construction afin d'adopter les principes que je croyais les meilleurs. C'est pour cette raison qu'il a fallu faire plus tard bien des petits changements.

Question.—Est-ce sur votre propre plan et devis que l'ouvrage a été exécuté ?

Réponse.—Oui, à l'exception de quelques changements dans les détails.

Question.—Le plan et le devis ont-ils été strictement suivis ; sinon, dites en quoi et pour quelles raisons on en a dévié ?

Réponse.—Ils n'ont pas été strictement suivis, car durant l'exécution des travaux je fis beaucoup de changements dans les détails. En voici les principaux :—

1. Au lieu de 2½ pouces de diamètre que devaient avoir les boulons d'assemblage des chaînons, on ne leur en a donné que deux, pour être dans la vraie proportion avec les dimensions des barres.
2. Les anneaux qui devaient relier les câbles aux chaînes ont été retranchés, pour faire porter les chaînes plus uniment sur la maçonnerie des massifs, et pour simplifier la construction.
3. Les grosses pierres d'appui furent omises pour les raisons que j'ai déjà données, savoir :—Parce qu'en creusant les puits on trouva le roc assez bon pour nous passer des deux pierres inférieures, et parce que du moment que les massifs extérieurs auraient été construits solidement par assises obliques, comme je les ai décrits plus haut, ils auraient tenu lieu des blocs supérieurs indiqués dans le plan.
4. Les plaques de fer ont été omises hors de ma connaissance.
5. Les états de terre ont été ajoutés pour la raison déjà donnée, que je ne croyais pas le pont sûr sans cela.
6. On a ajouté 15 pieds à l'ouverture du pont, pour mettre les piliers à une plus grande distance des bords du rocher.
7. Les massifs ont été faits en maçonnerie solide et à assises obliques, pour les raisons données plus haut.

Question.—Combien de fois par semaine allicez-vous visiter les travaux ?

Réponse.—Environ une fois par semaine, en 1854,—une à deux fois, en 1855,—et deux fois en 1856. Mes devoirs étaient si nombreux que je n'avais pas le temps d'y aller plus souvent.

C'est parceque les syndics craignaient que le vieux pont ne fut emporté dans la débâcle du printemps, et qu'ils me pressaient constamment de faire finir le pont neuf avant que cela arrivât, que j'ai fait travailler en hiver. Mais en même temps toutes les précautions possibles ont été prises.

Question.—Aussitôt qu'on s'est aperçu du premier accident, le pont fut-il fermé, ou a-t-on continué de s'en servir jusqu'au moment de sa chute ?

Réponse.—Lors de la découverte du premier accident, le pont n'était pas encore ouvert au public, et ce n'est qu'après que les syndics eurent examiné eux-mêmes les réparations de la chaîne, qu'ils en ordonnèrent l'ouverture. C'était le 21 d'avril, et à partir de ce jour-là le public passa sur le pont jusqu'au moment de sa chute.

Le déposant ne dit rien de plus, et déclarant que la présente déposition contient la vérité il y persiste, et a signé, lecture faite.

WM. H. RANKIN.

Assermenté devant les commissaires,
à Québec, ce 11 août 1856.

C. ALLEYN,
T. TRUDEAU.

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Frederick Preston Rubidge, de Toronto, H. C., ingénieur civil, âgé de 50 ans, étant dûment assermenté, dépose et dit :—

J'ai été employé comme ingénieur dans les travaux publics pendant les 27 dernières années, dont les 15 dernières dans les travaux publics du Canada ; je suis sous-ingénieur dans le bureau. J'avais déjà été employé par la commission des chemins à barrières, comme ingénieur, et les syndics demandèrent au département de leur laisser avoir mes services pour faire l'étude d'un pont suspendu sur la Rivière Montmorency, ce à quoi je consentis. Sur réflexion, comme quelques années auparavant, j'avais été employé avec M. S. Keefer, l'ingénieur du département, à la construction du pont d'Union de Bytown, je recommandai aux syndics de se prévaloir de son expérience. A la suite de cela, nous nous rendîmes à la Rivière Montmorency, accompagnés de plusieurs messieurs de la commission, et nous en fîmes une étude préliminaire. Il fut décidé de placer le pont aussi près de la cataracte que la prudence le permettrait.

Pour trouver la largeur de la rivière nous nous servîmes d'un sextant à tabatière, qui est un procédé susceptible de beaucoup d'exactitude, pourvu que les bords de la rivière nous permettent de prendre une base qui soit au moins égale à la perpendiculaire ou à la distance cherchée de l'objet inaccessible. Mais lorsque le rivage, comme dans le cas du Montmorency, n'offre à l'opérateur qu'une base d'opération du quart ou du cinquième de la perpendiculaire ou distance cherchée, l'angle se trouvant très aigu, il est impossible d'arriver à la même exactitude. Il fut d'abord décidé de placer les piliers assez loin les uns des autres pour les mettre en sûreté. Cette étude n'étant qu'une simple reconnaissance, nous ne nous servîmes point de niveau. Nous ne fîmes nos calculs

qu'approximativement, d'après ce que nous pûmes en juger, et nous mesurâmes nos distances au moyen d'un galon. Ce fut cependant sur cette étude que les plans et devis furent basés. Comme alors les prix de la main-d'œuvre et des matériaux étaient extrêmement bas, ou tout au plus, ne faisaient que prendre la hausse, on crut en faisant l'estimation que la commission aurait assez de fonds à sa disposition pour faire l'ouvrage auquel d'ailleurs on se contenta de donner les proportions les moins dispendieuses.

Je vois que d'après le premier plan les points de suspension devaient être placés à 384 pieds les uns des autres, et comme j'apprends qu'on a réduit cette distance à 342 pieds, j'oserais encore recommander, en voyant l'apparence de la base des piliers, qu'ils fussent reculés à la distance qui a été proposée dans le principe, et ce par mesure de prudence et de sûreté pour l'avenir. Quant à la distance 360 pieds entre les deux rives, telle que donnée dans le plan primitif de M. Keefer, je ne puis pas, vu le mode employé pour l'obtenir, en garantir l'exactitude, et je ne saurais y insister.

Il me semble qu'on a considérablement rapproché la ligne de centre de la tête de la chute. Je crois qu'en cela on a beaucoup ôté à la sûreté des fondations. Vers la fin d'avril, me trouvant à Québec où des devoirs m'avaient appelé, j'entendis certaines rumeurs au sujet du pont Montmorency, et le 27 je suis allé le voir.

Le plan ou élévation indique que le tablier du pont est plus élevé d'environ 12 pouces par le centre qu'aux abords. Lors de ma visite j'ai trouvé qu'il était quelque chose comme neuf pouces plus bas que la ligne horizontale.

Après avoir assisté à l'ouverture du pont de Bytown, où toute une foule l'encombrait et y marchait à pas cadencés, je ne pus m'empêcher de comparer cette magnifique construction, qu'un poids aussi immense n'avait pu faire fléchir, avec le misérable pont qu'on avait jeté sur la rivière Montmorency. Mais pour mieux faire comprendre l'impression où me laissa cette visite, je prends la liberté de soumettre copie d'une lettre que j'envoyai le lendemain à M. Samuel Keefer, et dans laquelle je lui expose un grand nombre de défauts apparents dans la construction.

Comme les puits et systèmes d'amarrage sous sol étaient cachés à mon inspection, je ne pus rien lui dire de leur solidité. Mes observations se rattachaient principalement à la charpente et aux travaux extérieurs. Je produis cette lettre, marquée T. C'est une vraie copie de la lettre originale, moins quelques observations de nature privée qui n'ont aucun rapport à la construction du pont, et c'est aussi le compte-rendu fidèle de mon inspection lors de cette visite. Une des grandes objections que mentionne cette lettre et sur laquelle je ne puis m'empêcher de dire un mot, est d'avoir fait passer les fils qui forment les maîtres câbles, où il se relie aux chaînes, autour d'un boulon de deux pouces, sans protection contre les effets du frottement, ni moyens de s'étendre ou d'en augmenter la résistance ou la tension. J'ai examiné le site du pont hier, et j'ai trouvé que les blocs de pierre qui devaient servir de points d'appui aux chaînons, sous leurs angles, manquaient entièrement. D'après le plan primitif, il devait y avoir des plaques de fonte servant de lit et de support aux chaînes de retenue, à leurs points de courbure, et entre ces points d'appui ils ne devaient pas se trouver en contact avec la maçonnerie. En examinant un de ces chaînons, sur le côté sud-ouest, je remarquai que les barres avaient éprouvé par le milieu une tension qui ne leur était pas naturelle, et qu'elles avaient pris la forme d'une courbe. Sur le côté opposé, il est évident que la même force ou pression s'était aussi fait sentir et qu'elle avait fait casser les barres les unes après les autres. Je crois que si l'on eût opposé à cette force les blocs de pierre et les plaques du plan de M. Keefer, on l'aurait empêché d'agir sur les barres elles-mêmes. Lorsque j'ai écrit à M. Keefer, le 28 d'avril, je savais qu'il y avait plusieurs maillons de cassés, mais j'en ignorais le nombre.

Je pense que la série de lignes tortueuses qu'offrait le tablier du pont provenait de ce que quelque chose avait cédé dans les amarrages. Les pôtiaux butants étaient aussi bâtis trop près des piliers de suspension pour ne pas gêner la contraction ou l'expansion des câbles dans leur travail.

Ce que j'ai fait observer dans ma lettre au sujet des garde-corps ou du boisage, ne sont que des défauts mineurs qui ne pouvaient causer la chute du pont. Le dérangement que j'ai remarqué dans les tiges de suspension pouvait provenir de ce que les amarrages avaient cédé. L'absence de colliers ou d'étriers dans leur assemblage avec les boulons, pouvait affecter la durée du pont, mais n'était pas une cause de danger immédiat.

Je suis d'opinion que la tension inégale des fils dans les câbles supplémentaires, provenait de ce qu'ils étaient mal faits.

[Transquestionné par M. Rankin.]

Question.—Puisqu'il a été constaté à la chaîne que la largeur de la rivière n'est que de 306 pieds, au lieu de 360, ainsi qu'il est porté au plan de M. Keefer, voulez-vous dire, comme l'implique votre témoignage, que vous croyez, en votre qualité d'ingénieur, et en dépit du surcroît de dépense qu'entraînerait une pareille augmentation d'ouverture dans un pont suspendu, qu'il aurait fallu, pour plus de sûreté, placer les piliers à 50 pieds des bords du rocher, de chaque côté de la rivière ?

Réponse.—D'après une inspection que j'ai faite des lieux et la nature du rocher tel qu'il se présente, je crois qu'il aurait été plus sage de placer les points de suspension à 50 pieds, plutôt que de leur donner la position qu'ils occupent maintenant. Quant au surcroît de dépense qu'aurait entraîné cette augmentation de longueur de tablier, ce n'aurait été qu'une bagatelle, pour la raison que les dimensions des matériaux et le diamètre des câbles avaient été prévus ; en conséquence, tout ce qu'il en aurait coûté de plus aurait été la dépense de faire quelques pieds de plus de tablier.

La ligne exacte de centre n'avait pas été marquée. Il était laissé à l'ingénieur surveillant de la faire.

Je ne saurais dire de combien de pieds plus haut devrait être la ligne de centre, car cela dépendrait de la solidité du roc que je n'ai ni examiné ni constaté particulièrement.

Question.—Examinez le plan que vous avez fait vous-même et les chiffres qu'il comporte à sa face, et dites à combien de pieds des bords du rocher, d'un côté et de l'autre de la rivière, vous vous proposiez de placer la face des piliers ?

Réponse.—Je considère que les points de suspension sont ce qu'il y a de plus important à régler. Il importe peu que les bords du rocher, faits ou dessinés, aient la largeur exacte ou non.

Question.—Nonobstant tous les défauts que vous signalez dans la construction du pont, serait-il tombé si les chaînes de retenue eussent descendu en ligne droite ?

Réponse.—Sans de meilleure maçonnerie et sans de meilleurs dispositions, c'est-à-dire, avec de l'ouvrage comme celui qu'on a fait, je ne crois pas qu'il aurait tenu.

Question.—En supposant que la plaque de retenue aurait été fixée solidement dans le roc, perpendiculairement à la ligne droite, pensez-vous que, nonobstant tous les défauts dont vous parlez, le pont fût tombé ?

Réponse.—Je ne saurais donner d'opinion sur le moment ; la question comporte une différence de principe, et elle demande considération.

Le déposant ne dit rien de plus, et déclarant que la présente déposition contient la vérité, et y persiste et a signé après lecture faite.

F. P. RUBIDGE.

Assermenté devant les commissaires,
à Québec, ce 11 août 1856.

C. ALLEYN,
T. TRUDEAU.

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Thomas A. Walker, de Québec, constructeur, âgé de 28 ans, étant dûment assermenté, dit :—Je suis la personne nommée au contrat marqué no. 1, qui m'est maintenant montré, comme ayant entrepris la construction du pont suspendu de Montmorency. J'ai été employé pendant dix ans comme ingénieur sur des chemins de fer. Le pont Montmorency est le premier pont suspendu que j'aie jamais bâti. Je n'ai jamais aidé en aucune capacité que ce soit à la construction d'un pont suspendu avant d'avoir fait celui du Montmorency. J'ai étudié dans le département du génie de King's College, à Londres, et j'étais là lorsque M. Brunell construisit le pont suspendu d'Hungerford. C'est le seul pont suspendu que j'aie vu en voie de construction. Mon attention s'est d'abord portée sur le pont Monmorency, à la vue des demandes de soumissions pour la construction du pont, publiées dans les journaux de Québec en novembre 1853. J'allai demander des renseignements au bureau de la commission des chemins à barrières de Québec, et l'on me dit que le temps fixé pour recevoir les soumissions avait été prolongé jusqu'au mois de février 1854 ;—à cette date je transmis ma soumission en offrant de construire le pont pour £9378, avec une arche de 400 pieds ; elle était basée sur le plan de M. Keefer. J'appris que ma soumission était la plus basse, mais qu'il avait été découvert une erreur dans le mesurage de la largeur de la rivière, et que l'on se proposait de demander de nouvelles soumissions. Je soumissionnai de nouveau en juin 1854, sur le plan de M. Rankin, pour £7200, avec une arche de 327 pieds, et ma soumission fut acceptée. D'après ma soumission, le pont devait être terminé le 1er décembre 1855 ; cela m'aurait donné 12 mois de temps propice pour faire l'ouvrage et me laissait six mois d'hiver pour tailler et préparer la pierre. Je compris que les travaux devaient commencer immédiatement ; mais il survint un délai de deux mois en conséquence de ce que les syndics n'étaient pas dans une position à remplir le marché. Aussitôt que le marché fut signé, ou plutôt trois jours avant, je commençai activement les travaux, et bien qu'il y eut beaucoup à faire pour déblayer les fondations, extraire et tailler la pierre, avant que la maçonnerie put être commencée, nous posâmes la première pierre six semaines après la signature du contrat, savoir, le 20 septembre 1853. De cette date à aller à la fin de la saison, c'est à dire, au 21 novembre, les travaux furent poussés avec activité. J'avais 40 hommes à travailler, et il s'est fait chaque mois pour £450 à £500 d'ouvrage. Dans les mois de décembre et janvier, je fis tailler la pierre pour l'été suivant, mais le 1er janvier, les syndics ne purent payer l'intérêt de leurs débentures, et à la fin de ce mois, ils crurent qu'il était mieux de régler nos comptes et de suspendre les travaux jusqu'à ce qu'ils eussent obtenu de l'aide du gouvernement. Je fis un état correct de toute la pierre de taille livrée, et les travaux furent suspendus. J'étais alors en négociations en Angleterre

pour l'achat du fil de fer, et je fus obligé de les suspendre. 5 ou 6 semaines plus tard, vers le milieu de mars, les travaux recommencèrent, mais avec quelques hommes seulement, vu qu'il était impossible de rétablir le crédit des débentures de la commission des chemins à barrières. Le 1er janvier 1854, j'avais en main pour £10350 en débentures de la commission que j'avais acceptées en paiement de mes contrats, et sur lesquelles j'avais reçu des avances de 80 pour cent. Ces débentures furent dépréciées d'une manière si soudaine à la suite du refus des syndics d'en payer l'intérêt que je fus obligé de céder toutes les débentures pour le montant des avances que j'avais reçues sous leur garantie. Dans le temps que je pris le contrat, les débentures se vendaient dans la ville à un pour cent de prime. Dans le mois d'avril, je pris des arrangements pour l'achat du fil de fer en Angleterre; mais il était si tard, que le fil, qui devait tout être fait à ordre, vu qu'on le voulait de meilleure qualité que celui que les fabricants offrent ordinairement en vente dans leurs magasins, n'arriva à Québec qu'à la fin de l'été, et à son arrivée, à peine put-on avoir 6 semaines à 2 mois pour l'immerger comme il faut dans l'huile. Le fer des chaînes de retenue fut acheté à Québec, en avril 1855, et le reste fut commandé aux forges St. Maurice, à Trois Rivières. Je forgeai moi-même celui que j'avais acheté à Québec, et l'ingénieur en fut très satisfait lorsqu'on l'employa. Le fer était du meilleur de Bakk et du Gowan. Le fer des Trois Rivières, au contraire, était de mauvaise fabrication, et mes forgerons durent l'examiner avec beaucoup de soin avant de l'employer. On le trouva cependant de bien bonne qualité et un peu plus gros qu'on ne l'avait recommandé; ce qui compensa pour les défauts de forgeage. De fait, on ne pouvait se plaindre que du martelage, et il déplaisait plus à l'œil qu'il n'était défectueux. Les plaques de retenue ont été fondues aux Trois Rivières. Le métal en était très bon, mais elles étaient moulées très grossièrement. On en renvoya une garniture aux Trois Rivières pour les faire refondre.

Les bords furent forcés par MM. Norcross, Phillips et Cie., des Trois-Rivières, et les instructions qui leur furent données pour le forage étaient dans les propres termes du devis. Après qu'elles furent livrées à Québec, mes forgerons les assemblèrent, et comme les boulons d'assemblage faisaient exactement dans les trous, il ne pouvait se faire autrement que toutes les barres ne supportassent également la tension. Ensuite les chaînes furent fixées aux plaques de retenue, pour n'en plus être séparées; on les descendit dans les cheminées au moyen de forts palans, et on les laissa suspendues à ces palans pour faire la maçonnerie d'au-dessous et d'autour. Les boulons d'assemblage furent forgés à ma propre forge ou boutique, près des chutes.

Lorsque je passai mon marché je compris que j'aurais à mettre, d'après le devis, de grosses pierres et des plaques de fer sous les joints des chaînons, mais que je devais en cela comme en toute autre chose me soumettre aux ordres que pouvait me donner l'ingénieur.

J'achetai la pierre du pont à Deschambault, et M. Rankin s'arrangea de manière à ce que son inspecteur se rendit aux carrières avec mon contre-maître, pour l'examiner avant de l'expédier à Québec. L'inspecteur lui demanda s'il enverrait aussi les grosses pierres destinées à mettre sous la tête des chaînons. M. Rankin lui dit que non, vu que le roc dans lequel les puits d'amarrage étaient pratiqués était assez bon pour pouvoir s'en passer.

Question.—M. Rankin vous a-t-il autorisé à retrancher ces grosses pierres au-dessus de la surface du roc?

Réponse.—Oui; il m'enjoignit de bâtir un massif en pierres appareillées en voûte, sous toute la longueur du chaînon supérieur,—en mettant sous la tête des maillons un bon bloc de pierre de taille, mais sans dimensions données. Le bloc que j'avais posé dans le massif qui a cédé était une pierre de Deschambault de 16 pouces.

Question.—Avez-vous compris que l'ordre de M. Rankin était de faire porter toute la longueur des chaînons sur la maçonnerie ?

Réponse.—Je l'ai certainement compris ainsi ; mais le centre de ces massifs était en blocaille, et il n'y avait dans toute la longueur des chaînons que deux ou trois pierres qui traversassent de part en part. La veille que le pont est tombé, j'avais reçu ordre de faire une meilleur sorte de maçonnerie, toute en pierre de taille posée dans le ciment, et les syndics avaient consenti de m'accorder un supplément pour cela.

Question.—Vous est-il venu à l'idée, lorsque M. Rankin ordonna ces changements, qu'ils étaient inutiles et qu'il aurait été mieux pour lui, M. Rankin, d'adhérer au plan primitif de ne faire porter que la tête des chaînons sur la maçonnerie ?

Réponse.—Cela ne m'est point venu à l'idée, et je suis encore d'opinion que le massif proposé par M. Rankin était de beaucoup préférable à celui qu'indique le plan de M. Keefer. De plus, je vois que le plan de M. Keefer proposait de faire appuyer les chaînons dans toute leur longueur sur la maçonnerie qui devait se composer, selon ses dessins, de petites pierres plates posées sur le champ, et bien qu'on eut l'intention de faire supporter toute la charge aux grosses pierres des angles, les barres auraient toujours couru le danger de se casser par le dérangement de ces grosses pierres, ce à quoi les exposait tout particulièrement leur immense grosseur, vu que l'eau aurait pu s'introduire en toute quantité dans les cheminées qu'on laissait ouvertes, et que la glace qui s'y serait formée au-dessous des pierres n'aurait pas manqué de les déranger un peu.

Question.—M. Rankin vous a-t-il donné ordre par écrit de faire ces changements ?

Réponse.—Il me donna un plan pour une partie, et seulement un croquis pour les derniers que l'on venait justement de commencer.

Les derniers maillons furent reçus vers le 1er d'octobre 1855, et il fallut ensuite les assembler avant de les poser. La maçonnerie fut commencée le 3 de mai 1855, et elle ne fut poussée que très lentement durant l'été, vu que les syndics et moi étions continuellement en difficulté à propos des sommes qu'ils devaient m'avancer sur mes ouvrages. Ces disputes se continuèrent jusque dans la première semaine de novembre qu'ils me payèrent un cinquième du prix du pont, en m'ordonnant en même temps de faire avancer les travaux de manière à les finir, s'il était possible, avant la débâcle du printemps, attendu qu'on craignait qu'elle n'emporta le vieux pont. A partir de ce jour-là, je poussai les travaux avec plus de vigueur, et les piliers furent terminés en janvier. C'est en septembre 1855 que fut posée la première chaîne de retenue et que fut construite la maçonnerie qui l'entoure, à l'extrémité est du câble sud ; la seconde, le 9 d'octobre, à l'extrémité ouest du même câble ; la troisième, le 29 de novembre, à l'extrémité est du câble nord ; la quatrième, le 15 de décembre, à l'extrémité ouest du câble nord. C'est cette dernière qui a cassé.

La raison qui fait que les chaînes n'ont pas été posées en été, est que je n'ai pu avoir ni les barres ni les plaques, quoique je les eusse commandées dès le mois de mars précédent. Lorsque nous eûmes fini la maçonnerie sous sol, la saison se trouvait trop avancée pour oser entreprendre les massifs extérieurs qui, par leur position, se trouvaient bien plus exposés à la gelée. Mais, comme il était désirable de tendre les câbles sans plus de délai, on suppléa aux massifs par des étançons en bois qu'on devait enlever aussitôt que la maçonnerie serait faite sous les chaînes, de bonne heure au printemps suivant. Ces étançons ont été posés du consentement de M. Rankin. Les premiers fils furent jetés sur la rivière le 9 de novembre 1855, et le second câble fut commencé le 29 de décembre. C'est le 1er de février 1856 qu'on commença à poser les tiges de suspension et à faire la charpente, et le 14 le pont était passable pour les piétons.

Le 18 d'avril 1856, j'allai marquer la place des massifs pour les faire commencer par les maçons, c'est à dire, pour remplacer les étauçons de bois par la maçonnerie, en même temps que pour faire enlever la neige de la chaussée pour le passage des voitures, parce que le pont devait être ouvert au public dans trois jours. Lorsqu'on eût enlevé la neige de la tête du 3e chaînon de l'amarrage du nord-est, je m'aperçus d'un léger dérangement dans les maillons, comme s'ils eussent perdu quelque chose de leur alignement. Je n'avais alors avec moi au pont d'autres hommes qu'un charpentier qui travaillait à finir les garde-corps et les maçons qui avaient commencé ce jour-là à bâtir les massifs. Les autres hommes qui avaient travaillé pour moi au pont étaient alors employés au pont Dorchester. Je pris le parti de les faire venir pour défaire la maçonnerie jusqu'à une profondeur de 7 pieds, chose qui était absolument nécessaire, pour examiner l'état des maillons. Je revins à Québec, et j'envoyai ces hommes à Montmorency le même soir pour qu'ils fussent prêts à se mettre à l'ouvrage le lendemain matin.

Vers 8 heures du soir, le contre-maître des maçons vint me trouver chez moi pour me dire qu'aussitôt que j'eus quitté le pont il avait entendu un bruit qui ressemblait à un coup de pistolet, et qu'en même temps le câble lui avait paru s'ébranler au point de faire tomber ses burins et son riflard qu'il avait posés dessus. Le lendemain matin, je ne me suis point aperçu que le pont se fut affaissé du tout; il l'avait déjà fait un peu auparavant, et nous en avons attribué la cause à quelque faible affaissement des étauçons de bois causé par le dégel du sol.

Le lendemain matin, 19, nous nous rendîmes au pont, M. Rankin et moi, et après avoir fait défaire la maçonnerie, nous trouvâmes six maillons de cassés sur les huit dont était composé le 3e chaînon. Cinq de ces maillons avaient plié d'environ trois pouces avant de casser, et le sixième environ cinq pouces, et la cassure en était comparativement fraîche: les deux autres maillons étaient pliés de six pouces et ils supportaient encore le pont dans cet état. Tous ces maillons avaient été pliés de champ, ce qui prouve que le fer était de la meilleure qualité, puis qu'aucun fer ordinaire de cinq pouces ne saurait plier, comme celui-là a fait. Il était clair que le bruit et le choc dont m'avait parlé le contre-maître des maçons la veille avaient été causés par la rupture du sixième maillon dont la cassure était parfaitement fraîche. Ce puits d'amarrage se trouvait sur le bord d'une ancienne carrière, et la pierre en avait été extraite jusqu'à peu près au point où la rupture a eu lieu, et il n'avait pas été jugé prudent de bâtir le massif sous la tête des maillons en hiver, car il aurait été trop exposé à l'intempérie de l'air, et il devait avoir cinq ou six pieds de haut. Avant qu'on eut le temps de faire le massif la terre avait dégelé et obéi sous les étauçons provisoires, de sorte que les maillons s'étaient affaîssés par le haut, assez pour causer une pression transversale à leur point d'intersection avec le bord du roc, et c'est cette tension horizontale qui les fit casser. On remplaça immédiatement ces maillons par deux maillons doubles et deux simples, en leur donnant une section d'ensemble tant soit peu plus considérable qu'aux premiers.

On se mit ensuite à faire le massif de retenue sous le chaînon supérieur dans toute sa longueur, tel qu'on devait le faire à tous les amarrages, et non seulement ces maillons supportèrent le poids du pont jusqu'à l'accident, mais ils supportèrent encore la secousse de la chute, et sont restés intacts jusqu'à ce que les câbles en furent détachés. Les circonstances qui ont accompagné la rupture de ces maillons étaient tout-à-fait différentes de celles que l'on a remarquées dans l'amarrage opposé qui a cédé plus tard. Tous les autres puits d'amarrage avaient été remplis de maçonnerie jusqu'à la surface du sol, c'est-à-dire jusqu'au haut de la tête du 3e chaînon. Celui dont on parle était ouvert jusqu'au point où se fit la rupture. On n'avait donc pas à craindre le même accident pour

les autres amarrages. C'est alors que nous commencâmes à faire travailler la presse hydraulique. Elle servit à décharger les étauçons du poids du câble, pendant qu'on construisait le massif au-dessous, et aussi à relever un peu le câble pour redonner au pont sa première position arquée. On réussit bien pour l'amarrage du nord-est, et la maçonnerie fut faite comme j'ai déjà dit. En bâtissant le pont on lui avait donné une arcure de 4 ou 5 pouces, mais il avait alors perdu cette forme et s'était affaissé de 4 ou 5 pouces du côté nord. Les chaînons d'ajustage qui se trouvaient au bout des câbles se trouvèrent insuffisants pour relever le pont, et c'est pour cette raison qu'on fut obligé d'avoir recours aux presses hydrauliques.

Le 28 d'avril, M. Lemoine, un des syndics, me dit qu'il y avait encore un chaînon de brisé. Nous nous rendîmes au pont, et nous trouvâmes qu'un des maillons de la chaîne du nord-ouest était cassé, mais les sept autres tenaient bon; on crut cependant prudent de les examiner d'un bout à l'autre, et nous donnâmes immédiatement des ordres à cet effet. Il pleuvait si fort alors que les hommes ne voulurent point travailler, et il plut ainsi jusqu'au mardi. Le mercredi matin, comme je me rendais au pont, j'appris qu'il était tombé.

Après avoir examiné les choses, on trouva que la chute du pont avait été causée par le dégel du massif qu'on avait mis sous la tête du 3e chaînon, ce qui, l'ayant fait baisser du haut, avait produit une pression transversale par environ le milieu des maillons. La maçonnerie sous ce chaînon était rendue à peu près jusqu'à trois pieds de sa tête. La tête en appuyait sur une pierre de Deschambault, appuyée elle-même contre le roc, lequel, étant en lits horizontaux, avait été taillé en gradins, de sorte que la pierre ne portant point à plomb sur le roc avait été appuyée dans les intervalles sur de la maçonnerie de blocaille qui s'amolli par le dégel, et ne portant plus également sur le roc elle s'était cassée en cinq morceaux, ou, pour mieux dire, avait été mise en pièces. Si la maçonnerie de blocaille eut été faite en été sous cette pierre, comme il le fallait, elle devait, d'après nos calculs, pouvoir supporter sans casser dix fois le poids auquel elle était soumise.

Question.—M. Rankin vous a-t-il toujours donné des instructions pour les divers ouvrages que vous aviez à faire dans la construction du pont, sinon dites quelle partie des travaux vous avez exécutée sans instructions?

Réponse.—M. Rankin a dirigé ou approuvé chaque partie des ouvrages qui ont été faits. Je n'ai point du tout rapporté le premier accident, aux syndics, c'est M. Rankin qui le fit le lundi, trois jours après. Le 28 d'avril, lorsqu'après avoir eu vent du nouvel accident je me rendis au pont avec M. Rankin, nous ne pûmes en constater l'étendue, vu que la pluie était si grande que les hommes ne voulurent point travailler, mais voyant qu'une barre était cassée et dépassait les autres, nous en conclûmes que les sept autres tenaient bon.

Question.—Pourquoi n'avez-vous pas alors donné ordre de fermer le pont?

Réponse.—Je n'avais plus de contrôle sur le pont, vu que les syndics me l'avaient ôté depuis une semaine. Il y avait un nommé Toussaint qui le gardait pour eux.

Quatre de mes peintres, cependant, travaillaient encore au pont, ainsi que mes maçons qui ont travaillé aux massifs jusqu'au 30. Je n'ai pu réparer l'accident le 29 à cause de la pluie et parceque je fus obligé de me rendre à l'assemblée des syndics à Québec, pour recevoir leurs ordres au sujet des massifs. Je ne considérais point le pont en danger le 28 ni le 29. Je l'ai traversé deux fois en calèche le 28, et les hommes n'ont jamais discontinué d'y passer.

Question.—Pourquoi n'avez-vous pas construit les massifs au ciment, suivant le devis?

Réponse.—Ce n'est que lorsque le temps fut devenu trop froid que nous employâmes la chaux au lieu du ciment dans la construction sous sol des puits.

d'amarrage. Il est absolument impossible de se servir du ciment quand il fait froid à geler, mais le mortier ordinaire fait bien, employé chaud. Voilà pourquoi je me suis écarté du devis, et d'ailleurs M. Rankin m'avait donné son consentement d'en agir ainsi.

Je n'ai point mis de plaques de fer ou sellettes entre les chaînons et le roc solide, parce que tout le plan se trouvait changé par la substitution des massifs voûtés.

Question—M. Rankin savait-il que vous aviez omis les plaques de fer ou sellettes sur le roc ?

Réponse.—Certainement ; King, son inspecteur, était présent à la pose de la pierre. King n'est plus dans la province. M. Rankin, lui-même a été assez constamment sur les lieux pour ne pas ignorer le fait. Lors de la construction de ces massifs, il passait des trois et quatre jours par semaine avec nous.

Le vieux pont était dans un état si dangereux en avril dernier que, pour ma part, je n'aimais pas à y passer. Vers le 15 mai j'en vis enlever une partie de la charpente, et je suis seulement surpris qu'il n'ait pas succombé sous son propre poids.

Le nommé Toussaint dont le témoignage a été pris dans cette affaire, était à mon service, et je le déchargeai le 22 ou le 23 d'avril quand il prit charge du pont pour les syndics et qu'il commença à y percevoir les péages. Le jour qu'il dit avoir laissé l'ouvrage dans la crainte que le pont ne s'écroulât, il revint me trouver pour me prier de le reprendre à mon service attendu que le salaire que lui donnaient les syndics ne suffisait point pour le faire vivre. Je le repris donc et l'employai encore quelque chose comme trois jours avant la chute du pont. Je sais positivement qu'il a prélevé les péages sur les voitures qui ont passé sur le pont, bien qu'il dise que ce n'est point le cas.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

THOMAS WALKER.

Assermenté devant nous, à Québec,
ce 20 août 1856.

C. ALLEYN, }
A. POLETTE, } Commissaires.
T. TRUDEAU, }

[*Témoignage de James Kane.*]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

James Kane, de Québec, ingénieur civil, âgé de 38 ans, étant assermenté, dépose et dit :—J'exerce le génie civil depuis plus de vingt ans et il y en a seize que je suis en Canada. J'ai vu le pont suspendu sur le Montmorency dans les mois de novembre, décembre et janvier derniers, dans le temps qu'il n'était pas encore fini. Comme j'avais été employé, il y a environ treize ans, à faire le plan d'un pont semblable, d'après une étude de M. Keefer, je me sentis de l'intérêt pour cet ouvrage, et j'en examinai avec beaucoup d'attention les dessins, à Québec, quelque temps avant de venir le voir. Lorsque j'arrivai ici, je ne fus pas peu surpris de voir qu'on construisait, surtout en plein cœur

d'hiver, en maçonnerie de blocaille, les massifs où les chaînes de retenue étaient fixées, car j'étais bien convaincu qu'un semblable ouvrage ne pouvait point se faire solidement à cette saison de l'année. J'en parlai à plusieurs personnes de Québec, mais non aux syndics. J'étais convaincu qu'aussitôt que le dégel se ferait sentir, les chaînes, à cause de cette maçonnerie imparfaite, ne pourraient point résister ou tenir leur position, et que partant le pont s'écroulerait. Au printemps, après la chute du pont, je vis le mortier dont on s'était servi pour cette maçonnerie de blocaille, et je trouvai que la chaux et le sable dont il était composé ne s'étaient point pris ensemble en le faisant à cause du froid. Trois jours avant sa chute, j'écrivis une lettre au *Colonist* de Québec pour mettre le public en garde contre le pont. Quand même les chaînes auraient descendu en ligne droite avec les câbles jusqu'à leurs points d'attache, je ne crois pas qu'avec les mêmes défauts dans la maçonnerie le pont eut pu résister. Cependant, je préfère la ligne droite à la courbe dans les systèmes d'amarrage d'un pont.

[Transquestionné par M. DeBlois.]

On m'a dit qu'on s'était servi d'une presse hydraulique pour relever le pont, mais comme je ne sais pas à quel point on l'a appliquée je ne saurais dire si elle a été la cause de quelque dommage ou non.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

JAMES KANE.

Assermenté devant nous, à l'Ange Gardien,
ce 13 août 1856.

C. ALLEYN,
A. POLETTE,
T. TRUDEAU.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU ÉRIGÉ AU-DESSUS DE LA
RIVIÈRE MONTMORENCY.

Prisque Vézina, de l'Ange Gardien, journalier, âgé de 50 ans, étant dûment assermenté, dit comme suit:—

Mon fils, Louis Vézina, âgé de 16 ans, a laissé ma maison le 30 d'avril dernier, vers 8 heures du matin. Je l'ai rencontré sur le chemin vers 8 heures 5 minutes. Il allait chez un M. Brunette, qui restait de l'autre côté du pont de Montmorency. A cette époque, l'ancien pont était fermé aux passagers, et il était nécessaire de passer par le pont suspendu pour traverser. Je n'ai jamais vu mon fils vivant après cela. Le pont est tombé vers 8½ heures A. M. Le 24 de mai dernier, j'ai vu le corps de mon fils qui a été trouvé dans le fleuve, St. Laurent, dans la paroisse de Beauport, à un quart de lieue au-dessus de la chute de Montmorency. C'était pour avoir du pain que nous avons envoyé mon fils chez M. Brunette à cette occasion. C'est à ma connaissance que le pont suspendu a beaucoup baissé quelques jours avant l'accident. On avait commencée à le relever, mais nous n'avions pas fini de le faire lorsque le pont a cassé. Le monde a passé pendant que nous faisons ces réparations. Le che-

min qui conduisait au vieux pont était bouché pour empêcher les gens d'y passer.

La présente déposition étant lue au témoin il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a fait sa marque, déclarant qu'il ne peut écrire.

PRISQUE ^{sa} VEZINA.
marque.

Assermenté devant nous, à l'Ange Gardien,
13 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
A. POLETTE,
T. TRUDEAU.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

François Xavier Lépine, de l'Ange Gardien, cultivateur, âgé de 22 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—

J'étais à trois quarts d'arpent du pont suspendu de la rivière Montmorency lorsqu'il est tombé le 30 avril dernier, vers les 8½ du matin. J'ai vu, dans ce temps-là, Ignace Côté, cultivateur, de l'Ange Gardien, et Angélique Drouin, son épouse, entrer sur le pont avec leur voiture. C'était pendant qu'ils y étaient que le pont est tombé et ils ont été entraînés dans l'abîme. Leurs corps n'ont pas encore été trouvés. Il y avait alors sur le pont une troisième personne qui a été aussi entraînée dans l'abîme, mais je ne peux pas dire qui elle était. J'étais passé moi-même sur le pont environ un quart d'heure avant sa chute. En passant dessus, j'avais senti une secousse qui m'a fait croire que quelques chose manquait. Il penchait un peu alors du côté nord.

Lorsque j'ai ressenti la secousse dont j'ai parlé, on travaillait à relever le pont. J'ai cru que quelque chose avait manqué.

La présente déposition étant lue au témoin il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a fait sa marque, déclarant qu'il ne sait pas écrire.

FRANÇOIS XAVIER ^{sa} LÉPINE.
marque.

Assermenté devant nous, à l'Ange Gardien,
ce 13 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE LA RIVIÈRE MONTMORENCY.

Louis Bélanger, de l'Ange Gardien, cultivateur, âgé de 52 ans, dépose comme suit :—

Je demeure le deuxième voisin du domicile de feu Ignace Côté, de son vivant cultivateur de la même paroisse, et à une distance de 5 ou 6 arpents de chez lui. Il est à ma connaissance que le 30 d'avril dernier, vers les sept heures du matin, les dits Ignace Côté et Angelique Drouin, son épouse, sont partis de chez eux en voiture pour se rendre à Québec. Ils m'ont parlé en passant chez moi. Ils ne pouvaient pas se rendre à Québec sans passer par le pont suspendu érigé sur la rivière Montmorency. Ça peut être environ une heure et quart après que le dit pont suspendu a cassé et est tombé, et il est publiquement connu que les dits Ignace Côté et son épouse étaient sur ce pont et sont tombés dans l'abîme. Depuis ce temps là les dits Côté et son épouse ne sont pas revenus chez eux et n'ont pas été vus. On ne doute nullement qu'ils ne soient périés. Quelque uns de leur effets ont été trouvés sur la rive du fleuve à Beauport et à l'Ange Gardien, et aussi au pied de la chute, j'en ai vu moi même. Cinq jours avant l'accident je suis moi même passé sur ce pont. Il penchait alors du côté nord, et c'était dû à quelques barres de fer auxquelles était attaché le câble qui étaient cassées. C'était du côté du nord-est de la rivière. C'est de l'autre côté de la rivière que le pont a manqué. Lorsque je suis ainsi passé le chemin conduisant par l'autre pont était bouché et on ne pouvait pas traverser de l'autre côté de la rivière sans passer par le pont suspendu.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste déclarant qu'elle contient la vérité et a fait sa marque, déclarant qu'il ne sait écrire.

sa
LOUIS BÉLANGER.
marque.

Assermenté devant nous,
ce 13 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Félix Bouchard, de l'Ange Gardien, cultivateur, âgé de 18 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—

J'ai été élevé par Ignace Côté, en son vivant de l'Ange Gardien, cultivateur, et par Angelique Drouin, son épouse. Je demeurais encore chez eux le 30 d'avril dernier. J'ai connaissance que le même jour vers sept heures du matin ils sont partis ensemble en voiture pour aller à Québec, où ils avaient affaire, et ne sont jamais revenus depuis. Il est publiquement connu qu'ils ont péri dans la chute de Montmorency, ou ils ont été entraînés par le pont suspendu qui est tombé le jour que j'ai mentionné. Plusieurs de leurs effets ont été trouvés au

piéd de la dite chute et je les ai parfaitement connus. Ils ne pouvaient pas faire autrement que de passer par le dit pont pour aller à Québec, et c'est à environ une heure et demi après leur départ que le dit pont est tombé, et ils avaient eu temps depuis leur départ de s'y rendre avant qu'il ne tombât.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et a fait sa marque.

FÉLIX ^{sa} BOUCHARD.
marque.

Assermenté devant nous,
ce 13 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

François Xavier Goulette, de l'Ange Gardien, commerçant, âgé de 50 ans, étant assermenté, dépose comme suit :

Le 28 d'avril dernier, j'arrivais chez M. Bureau, gardien du vieux pont érigé sur la chute de Montmorency. J'ai trouvé la porte du pont fermée et je demandai à M. Bureau à plusieurs reprises de m'ouvrir la porte, parce que j'avais peur de passer sur le pont suspendu et que mon cheval avait peur aussi. Il me répondit qu'il ne pouvait pas l'ouvrir, car cela lui était défendu. Je fus donc obligé de passer sur le pont suspendu, car j'avais absolument affaire à Québec. Le pont suspendu penchait alors du côté nord, et on y travaillait aux deux bouts. En entrant sur le pont, j'ai remarqué qu'il oscillait. En continuant, il était plus arrêté. Il ne vantait pas alors. J'ai repassé encore en m'en revenant de Québec avec quatre hommes et nous remarquâmes qu'il avait encore baissé. C'est le lendemain qu'il est tombé dans la chute.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et a fait sa marque.

FRANÇOIS XAVIER ^{sa} GOULETTE.
marque.

Assermenté devant nous,
ce 13e août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Louis Cloutier, de Château Richer, cultivateur, âgé de 60 ans, étant dûment assermenté, dépose et dit :—

J'ai vu le pont suspendu érigé sur la rivière Montmorency sous la direction des syndics des chemins à barrières de Québec. Le 30 d'avril dernier, je me trouvais tout près de ce pont, du côté du nord-est, c'est à dire à l'Ange Gardien, sur les 8½ du matin. Je me préparais à le traverser moi-même. Ayant entendu un bruit extrêmement fort, je me suis arrêté, pensant que le pont allait tomber, et en effet, il a cassé et est tombé de suite. Les barres de fer auxquelles était attachée la chaîne, ou plutôt le câble du côté nord au sud-ouest du pont, sont cassées et ont occasionné les barres de fer auxquelles était attaché le câble du sud de casser aussi, ce qui a entraîné le pont dans la chute. Le bout du côté nord-est n'ayant pas cassé a soutenu une partie du pont dans la chute même. Lorsque le pont a cassé, il y avait dessus une voiture ainsi qu'un homme et une femme à qui elle paraissait appartenir. Il y avait aussi un jeune homme de 15 ou 16 ans sur le pont. Ces trois personnes, de même que la voiture, sont tombées avec le pont et ont été entraînées dans la chute et se sont noyées. Je n'ai pas connu ces trois personnes, mais j'ai été informé d'une manière certaine que c'était Ignace Côté, cultivateur de l'Ange Gardien, Angélique Drouin, son épouse et Louis Vézina. Vers la fin de mai dernier, le corps de Louis Vézina ayant été retrouvé, j'ai été assigné de comparaître devant le jury du coroner pour donner mon témoignage, et je l'ai donné. J'ai vu le corps de Vézina, mais je ne l'ai pas reconnu. Immédiatement après la chute du pont, j'ai pris le chemin de l'ancien pont, où je suis traversé et me suis rendu à l'endroit du pont suspendu du côté sud-ouest. C'est là que j'ai vu que les barres de fer dont j'ai parlé, et auxquelles était attaché le câble, avaient cassé.

Sept jours avant cet accident, j'étais passé sur le pont suspendu, car alors même le chemin de l'ancien pont était fermé et il n'y avait pas d'autre chemin pour passer que celui du pont suspendu. Nous avions beaucoup de peur à y passer, car nous avions appris que des barres de fer, auxquelles était attaché le câble, du côté nord-est, avaient cassé. Lorsque le pont est tombé, il faisait un gros vent de nord-est. Le vent ne paraissait pas faire d'effet sur le pont.

La présente déposition étant lue, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a signé.

LOUIS CLOUTIER.

Assermenté devant nous,
à l'Ange Gardien, le 30 août.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE LA RIVIÈRE
MONTMORENCY.

Joseph Côté, de Château Richer, cultivateur, âgé de 44 ans, dépose comme suit:—

Je suis le frère d'Ignace Côté, en son vivant cultivateur de l'Ange Gardien. Il est publiquement connu que le dit Ignace Côté et Angélique Drouin, son épouse, ont péri le 30 d'avril dernier, en tombant dans la chute Montmorency avec le pont suspendu, qui a cassé et est tombé ce jour-là. Depuis cet accident, les dits Ignace Côté et Angélique Drouin ont disparu et n'ont jamais été vus. Des recherches ont été faites pour retrouver leurs corps, mais sans succès. Je savais que les dits Ignace Côté et Angélique Drouin devaient aller à Québec pour des affaires qu'ils y avaient. Ils me l'avaient dit.

La présente déposition étant lue au témoin il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a fait sa marque, déclarant qu'il ne sait écrire.

sa
JOSEPH X COTÉ
marque.

Assermenté devant nous, à l'Ange Gardien,
ce 13 août 1856.

(Signé.) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Louis Huot, de l'Ange Gardien, cultivateur, âgé de 60 ans, étant asserrmenté, dépose comme suit:—

Je suis passé sur le pont suspendu érigé sur la rivière Montmorency, quatre jours avant sa chute. Je craignais de passer dessus car il penchait du côté nord. Le 21 d'avril dernier, voyant un homme qui travaillait du côté sud-ouest, je lui remarquai que le pont penchait beaucoup et lui demandai ce que c'était. Il me répondit que c'était un poteau qu'ils avaient posé sur (sic) les barres de fer auxquelles était attaché le câble pour les appuyer, que la gelée l'avait fait tomber, mais qu'ils l'arrangeraient et que ce ne serait rien. Je ne voulus pas passer alors sur le pont suspendu et passai par le vieux pont, dont le chemin qui y conduisait était ouvert. Je crois que c'est le lendemain ou le sur-lendemain qu'on a fait fermer le vieux pont pour obliger les gens à passer sur le pont suspendu. L'individu qui travaillait au pont et à qui j'ai parlé, est Moïse Gagnon cultivateur de l'Ange Gardien.

La présente déposition étant lue au témoin il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a fait sa marque, déclarant qu'il ne sait pas écrire.

LOUIS VÉZINA
marque.

Assermenté devant nous,
ce 13 août 1856.

C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Jacques Binet, de Beauport, âgé de 15 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—Je demeure chez mon père, Jean-Baptiste Binet, en la dite paroisse, à environ deux arpens de la Rivière Montmorency, sur le chemin conduisant au vieux pont. Mon père est commerçant et vend du pain. Je me souviens que le 30 d'avril dernier, vers 8 heures et demie du matin, Louis Vézina est venu chez nous pour avoir un pain. Je lui ai donné deux petits pains au lieu d'un gros et il est reparti pour retourner chez son père, Prisque Vézina, où il demeurait. Le chemin du vieux pont était bouché et il n'y avait pas d'autre moyen de traverser la rivière qu'en passant sur le pont suspendu. C'était dans ce temps-là que le pont suspendu est tombé. Il est publiquement connu que Louis Vézina était sur le pont lors de sa chute et qu'il a été entraîné dans l'abîme. Il pouvait y avoir environ un quart d'heure que le dit Louis Vézina était parti de chez nous lorsque j'ai entendu dire que le pont était tombé.

La présente déposition étant lue au témoin il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a signé.

(Signé) J. BINET.

Assermenté devant nous, à l'Ange Gardien,
ce 13 août 1856.

(Signé)

C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE. } Commissaires.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Tiburce Charest, de Beauport, écuyer, médecin, âgé de 36 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—

J'ai vu plusieurs fois le pont suspendu sur la rivière Montmorency, dans le temps qu'on le construisait. La première chose importante que j'ai remarquée

dans le pont était quand on a commencé à poser le tablier et la charpente. Cette chose est la tendance que paraissait avoir le câble nord à descendre journellement au-dessous du niveau de l'autre, tendance qui ne fit que progresser jusqu'à la chute du pont. En même temps j'ai observé que les quatre grandes pierres qui servaient de recouvrement respectif à chacun des piliers, se fendaient et se brisaient dans plusieurs directions à un point que l'une d'elles, celle du pilier nord de Beauport, présentait à la simple vue une dépression considérable vers son centre. Je vis aussi que les pierres servant d'appui à cette pierre de recouvrement et formant la corniche du susdit pilier s'étaient fortement dérangées et éloignées les unes des autres de manière à présenter entre elles des interstices de plusieurs lignes. Je remarquai encore sur le même pilier que la sellette en fer qui supportait le câble avait été atterée du côté du pont de manière que l'extrémité nord-est de cette sellette se trouvait à excéder de plusieurs pouces en avant du rouleau sur lequel elle était appuyée, et que l'extrémité sud-ouest correspondait presque à une ligne qui serait tombée perpendiculairement sur l'axe de l'autre rouleau. De plus j'ai observé et bien attentivement, vers la jonction des fils avec les liens de fer, que ces fils avaient été passés d'une manière tellement inégale qu'un tiers à peu près de ces fils servaient à supporter le pont, tandis que les deux autres tiers, par l'état de relâchement où ils se trouvaient, ne pouvaient être que d'un faible secours à l'autre tiers. Il était facile de se convaincre de ce fait en voyant une grande partie des fils décrire par eux-mêmes, ou par la moindre pression, des arcs et des anses de différentes grandeurs, tandis que ceux qui étaient plus courts ne cédaient que difficilement à une forte pression. Vers ce temps-là aussi je commençai à observer du côté de Beauport, à l'ancrage du côté du nord, que les liens de fer qui sortaient au niveau de terre étaient attirés du côté du pont, de manière à laisser derrière eux un vide entre la maçonnerie qui les entourait à juste quand ils avaient été posés. J'ai commencé à observer le vide laissé derrière les liens environ un mois avant la chute du pont. Le 25 d'avril j'ai pu constater que ce vide était de 8 à 9 pouces environ. J'ai constaté ces faits en présence de deux témoins. C'est au câble qui a manqué que j'ai remarqué ce vide.

La raison qui me faisait appesentir mes observations sur ce vide entre les barres de fer et la maçonnerie est, qu'après l'accident de 5 ou 6 barres de fer cassées à l'extrémité opposée du même câble, la manière dont cet accident est arrivé me donnait de fortes appréhensions que le même accident pourrait arriver à l'endroit où on voyait ce vide, parceque tous les puits des ancrages étaient tous faits de la même manière, et les liens de fer aussi posés de la même manière. Le 25 avril 1856 j'adressai à M. William Henri Lemoine, un des commissaires des chemins à barrières, une lettre, l'informant du fait en dernier lieu cité, et renfermant quelques autres observations, copie de laquelle lettre je produis maintenant sur la marque U. M. Lemoine m'a fait l'aveu la veille de la chute du pont qu'il avait reçu cette lettre le jour de sa propre date. Le même lundi, le 21 d'avril, j'ai pu voir les ouvriers en fait de réparer les 5 ou 6 barres de fer qui s'étaient rompues au nord-est. Au moment où j'ai fait ma visite, j'étais après les commissaires qui avaient fait la leur ce jour là, de manière que je puis déclarer que s'ils ont voulu prendre connaissance de cet accident ils ont pu le faire facilement, vu que moi qui suis venu après eux, ai pu constater, malgré le progrès des travaux et réparations, la cause et la manière dont l'accident était arrivé, et c'est après cette visite de MM. les commissaires qu'ils ont décidé de fermer le vieux pont et d'ouvrir le neuf au public. Le vendredi de la même semaine, je fus requis de venir dans la paroisse de l'Ange Gardien, où je fus obligé de passer sur le pont neuf bien malgré moi, pour la raison que le vieux pont était fermé, et de plus que le chemin conduisant au vieux pont du côté de Beauport était absolument impassable, les commissaires ayant, à ce qui paraît,

à dessein laissé venir ce chemin dans un tel état pour leur donner plus de garantie que personne ne passerait sur le vieux pont.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste déclarant qu'elle contient la vérité, et a signé.

DR. TIBURCE CHAREST.

Assermenté devant nous,
ce 14 août 1856.

(Signé.) C. ALLEYN, }
 A. POLETTE, } Commissaires.
 T. TRUDEAU, }

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Isaïe Toussaint, de l'Ang. Gardien, charpentier, âgé de 29 ans, étant assermenté, dépose comme suit:—

J'ai travaillé comme charpentier au pont suspendu sur la rivière Montmorency depuis le commencement jusqu'à la veille de sa chute. A chacun des coins du pont j'ai vu creuser un puits d'entre 27 et 28 pieds de profondeur. Aux fonds de chacun de ces puits on a posé des plaques de fer. J'ai vu que les plaques de fer étaient accrochées sous le roc. J'ai vu dans les deux puits du câble sud que des morceaux de pierre taillée avaient été posés. Dans les puits du câble nord je n'ai pas vu le commencement de la maçonnerie. Au câble sud les mailles de la chaîne ont été posées en été et les puits remplis dans la bonne saison; au côté nord, au contraire, les mailles ont été posées en hiver et les puits remplis dans une mauvaise saison. Je suis certain que les mailles de fer ont été toutes rendues ici (Montmorency) en été. J'ai vu que la partie du puits sur laquelle était appuyée la chaîne, avait été taillée sur un modèle. Pourtant j'ai remarqué que le roc n'était pas taillé avec assez d'exactitude, et que les barres de fer ne touchaient pas partout. Nous avons commencé à traverser les fils de fer dans la rigueur de l'hiver, vers le commencement de janvier 1856, et dans ce temps il n'y avait aucune maçonnerie sous les chaînes de l'ancrage pour résister à la poussée causée par la courbe des chaînes. Nous avons posé des pièces de bois sous ces chaînes au lieu de maçonnerie. C'était entendu que ce bois serait remplacé par de la maçonnerie dans le printemps. Ces pièces de bois ont supporté la charge du pont depuis son commencement jusqu'à quelques jours avant sa chute. Aussitôt que le degel a commencé, c'est-à-dire vers la fin de mars, je me suis aperçu que le pont commençait à pencher au nord, et que tous les jours il penchait un peu plus. Lorsqu'un jour, le 18 d'avril dernier, vers 5 heures p.m., pendant que j'étais seul sur le pont occupé à poser les planches, et que deux maçons travaillaient à la maçonnerie de l'ancrage du côté sud-ouest de Beauport, j'entendis un grand bruit, et je ressentis que le pont avait subi un choc violent, et que le côté nord avait baissé au moins 4 pouces. La-dessus j'ai appelé les deux maçons, et après avoir examiné le pont, nous aperçûmes qu'il y avait cinq des barres de fer cassées dans le deuxième chaînon de la chaîne, en comptant du haut. Cet accident était à la chaîne au coin nord-est. Un des maçons a été immédiatement avertir M. Wal-

ker de l'accident, et l'autre maçon et moi avons pris sur nous-mêmes de fermer le pont, pour ne laisser passer aucune personne. M. Walker est arrivé le lendemain matin, le 19, de grand matin, et avec lui M. Rankin. Ils ont fait venir des ouvriers de Québec qui avaient déjà travaillé au pont. Toute la journée du samedi s'est passée à défaire la maçonnerie qui était dans le puits. Quand nous avons pu voir les barres cassées nous avons vu que l'accident avait été causé parce que le milieu des barres se trouvait appuyé sur le roc vif. Ce qui a empêché les deux autres barres de casser, c'est que par hasard le milieu des barres n'a pas touché le roc. Le dimanche et le lundi, le 20 et le 21 d'avril, ils ont posé des barres neuves, travaillant de nuit et de jour. Le 21, plusieurs des commissaires des chemins à barrières sont venus visiter le pont, et ils ont pris connaissance de l'accident et des moyens dont on s'est servi pour le réparer. Le mardi matin, le 22, les réparations étaient finies, et j'ai remarqué que le milieu du côté du nord du pont était environ 15 pouces plus bas qu'il ne devait être. Nous avons commencé ce jour là à le relever au moyen d'une pompe hydraulique. Après y avoir travaillé toute la journée, nous avons constaté que nous l'avions relevé d'un pouce. Pendant cette journée le pont a été laissé libre à l'usage du public. Pendant la nuit du 22 au 23 je ne me suis pas aperçu que le pont avait baissé. Le 23, le pont a été ouvert au public, le vieux pont a été fermé. Pendant toute cette journée l'on essaya de relever le pont. Vu quelque dérangement dans nos machines hydrauliques, nous n'avons pas pu soulever le pont de plus de quelques pouces pendant les premiers jours de cette semaine. Vers ce temps-ci je me suis aperçu qu'une autre barre de fer dans le coin au côté nord-ouest était cassée. Le 28, le lundi, j'ai averti l'un des commissaires de la circonstance, et je suis certain qu'il a visité la place. Nous avons travaillé à relever le pont tous les jours depuis le 22 jusqu'au moment de sa chute. Nous n'avons jamais réussi à le relever à son niveau primitif, excepté pendant un instant le 29, la veille de sa chute. Plusieurs fois pendant que nous relevions le pont, les étais que nous mettions sous les chaînes pour soutenir le poids du pont, ont glissé ou manqué, et le pont descendait à sa même place avec un choc assez violent. C'est moi qui ai été chargé de recevoir l'argent des piétons, tandis que les voitures ne payaient qu'aux barrières. Dans ce temps là il y avait quatre peintres qui travaillaient sur le pont, et lors d'un des chocs ils m'ont dit qu'ils craignaient que le pont ne tombât dans la chute. Le 29, j'ai laissé l'ouvrage avec la détermination de ne plus y revenir, car je craignais trop un accident, et c'est le 30 avril, vers 8 heures du matin, que le pont est tombé. C'est à ma connaissance que M. Wilson, maître-maçon, résidant à Québec, a été envoyé par les syndics le 29, la veille de la chute, pour examiner tous les ouvrages du pont, avec autorité de visiter et de défaire, pour faciliter sa visite, aucune chose concernant le pont. C'est aussi à ma connaissance, que Thomas Donaley, contre-maître des ouvrages, et employé par M. Walker, a jeté lui-même de la pierre et de la terre sur la partie vicieuse de l'ouvrage, notamment pour cacher les mailles cassées de la chaîne; les défauts étaient ainsi cachés. M. Wilson lors de sa visite, le 29, ne put pas voir les mailles cassées. Je crois que M. Wilson ne savait pas que quelques-unes des mailles étaient cassées. Mais je sais qu'il a exprimé l'opinion, que la maçonnerie qui entourait les chaînes des ancrages devait être entièrement refaite. M. Wilson a aussi exprimé l'opinion que les fondations de certaines parties de la maçonnerie qui recouvrait les chaînes, devaient être rejetées à une plus grande profondeur. Et aussi que l'on n'avait pas paru attacher assez d'importance à cette partie de l'ouvrage. J'ai averti M. Lemoine, un des syndics, le soir du 29, que si on continuait de travailler ainsi au pont, le pont était en grand danger, et M. Lemoine me dit qu'il reviendrait le lendemain, et qu'il faudrait le faire arranger.

[Transquestionné par M. Lemoine.]

Le 21 d'avril, lors de la visite des syndics des chemins à barrières, Messieurs McPherson et McCallum m'ont dit que c'était M. Lemoine qui arrangerait tout, et que l'ancien pont serait fermé le mercredi prochain, et il l'a été de même. Ce jour là le pont suspendu a été ouvert et ré examiné. Le commis, Thomas Donaley, n'est pas par ici à présent; je pense qu'il est à Québec. L'homme nommé Fortin, qui a gardé la barrière avant que le pont soit tombé, a laissé aussi, et je ne sais pas où il est. Il n'est pas maintenant dans la paroisse.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste déclarant qu'elle contient la vérité, et a signé.

(Signé,)

ISAIE TOUSSAINT.

Assermenté devant nous,
ce 14 août 1856.

(Signé,)

C. ALLEYN, }
T. TRUDEAU, } Commissaires.
A. POLETTE, }

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

François Garneau, de l'Ange Gardien, âgé de 30 ans, maçon, étant assermenté, dépose qu'il a été employé comme maçon par M. Walker, contracteur, pour le pont suspendu de Montmorency, pendant l'automne dernier. C'est moi qui ai posé les premières pierres au fond du puits de l'ancrage du sud, au-dessus de l'ancre. Après cela c'est un homme nommé Giroux qui a pris ma place. Pendant que j'y ai travaillé la maçonnerie dans ce puits était bien faite et consistait premièrement de quatre morceaux de pierre taillée, ensuite de maçonnerie brute. J'ai passé l'été travaillant sur les tours, et M. Rankin avait continué de venir visiter l'ouvrage environ trois fois par semaine. Un nommé King surveillait les maçons pendant le temps que j'ai travaillé là l'automne dernier, j'ai été employé deux jours pour charrier de la pierre avec mon cheval. Cette pierre était jetée dans le puits de l'ancrage du nord du côté de Beauport. C'est là que le pont a manqué lors de la chute. Le puits alors avait à peu près quatre pieds de profondeur, et en jetant de la pierre comme susdit dans le puits, il était exempt de faire de la maçonnerie. J'ai charrié et jeté ainsi environ une 15e de voyages de pierre. Les pierres que j'ai jetées de même dans le puits ne servaient qu'à couvrir qu'un côté du chaînon, l'autre étaient accoté sur le roc.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et a fait sa marque déclarant qu'il ne sait écrire.

sa
FRANÇOIS GARNEAU.

marque.

Assermenté devant nous,
ce 14 août 1856.

(Signé,)

C. ALLEYN, }
A. POLETTE, } Commissaires.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Jean Giroux, de Beauport, maçon, âgé de 44 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—

J'ai travaillé comme maçon sur le pont suspendu de Montmorency, pendant l'espace d'environ 6 mois. J'ai travaillé principalement pendant ce temps aux piliers. J'ai aussi travaillé à la maçonnerie des ancrages du sud. J'ai vu commencer la maçonnerie dans trois des puits et à deux de ces puits j'ai travaillé moi-même. C'est moi qui ai posé dans les deux puits du câble sud les trois morceaux de pierres taillée qui sont aux fonds des puits. Le premier de ces morceaux avait trois pieds de long par 18 pouces de large par 10 pouces d'épais. Il a été posé auprès de la chaîne, et l'espace derrière ce morceau a été rempli par moi en maçonnerie ordinaire. Les deux autres morceaux qui restaient ont été posés l'un sur l'autre et l'espace en arrière a aussi été rempli de maçonnerie ordinaire. C'est à ma connaissance que la pierre de taille posée dans le fond du puits au coin nord-est du pont a été placée de la même manière. Toute la maçonnerie construite par moi sous les barres de fer qui forment la chaîne, a été composée de bonnes pierres et de ciment. C'est à ma connaissance qu'il n'y a pas eu de grosses pierres posées sous les angles formés par les mailles de la chaîne. Je n'ai pas vu non plus de plaqués de fer posés sur ces mêmes angles. Tous les ouvrages que nous faisons, étaient faits sur la direction de M. King, inspecteur des travaux. Je suis certain que M. Rankin et M. Walker ont vu la manière dont nous nous acquittions de cet ouvrage. Ils ne nous ont jamais dit que l'ouvrage était mal fait.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a fait sa marque, déclarant qu'il ne sait écrire.

ES
JEAN X GIROUX.
marque.

Assermenté devant nous,
ce 14 avril 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Paul Paradis, de l'Ange Gardien, journalier, âgé de 27 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—Je sais qu'Ignace Côté et Angélique Drouin, son épouse, étaient sur le pont suspendu lors de sa chute, et ont été précipités dans l'abîme. J'étais moi-même sur le pont lorsqu'il a manqué, et je me suis sauvé au moyen des chaînes du côté nord. J'ai travaillé au pont tout l'hiver dernier, et je sais que la maçonnerie de l'ancrage était mauvaise. Elle fut faite en par-

tie pendant l'hiver. C'est à ma connaissance que quelques-unes des mailles ont manqué. Je sais que les gens ont passé sur le nouveau pont quelques jours avant sa chute, mais je ne puis pas dire combien.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et a fait sa marque, déclarant qu'il ne sait écrire.

sa
PAUL × PARADIS.
marque.

Assermenté devant nous,
ce 14 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
A. POLETTE,
T. TRUDEAU.

[Témoignage de S. J. Dawson.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Devant

MM. ALLEYN, POLETTE ET TRUDEAU.

Samuel John Dawson, de la cité de Québec, maître forgeron, âgé de 40 ans, étant dûment assermenté, dépose et dit :—

J'ai examiné aujourd'hui les chaînes de retenue du pont Montmorency, de chaque côté de la rivière.

Du côté de Beauport les maillons sont cassés, et à mon avis le fer n'en est pas de la première qualité. J'en juge par l'apparence du grain du fer, à l'endroit de la cassure; il y a des pailles dans une couple de maillons; dans une elle s'étend sur presque toute la moitié du maillon, c'est du côté sud-ouest; elle est moins considérable dans l'autre. Il y a 12 ou 13 ans que je travaille à mon compte. J'ai fait mon apprentissage chez M. Tweddell, et j'ai travaillé ensuite pour M. McQuilken. Je ne puis rien dire de la qualité du fer des chaînes du nord-est, ou du côté de l'Ange Gardien, vû qu'elles ne sont point cassées et qu'elles sont enduites de goudron ou de peinture noire. Bien que je suis d'opinion que le fer n'est pas de la meilleure qualité, les chaînes auraient pu supporter un poids immense si elles eussent été tendues en ligne droite. J'ai vu faire des ferrures de moulins, et j'en ai souvent fait pour les navires. Je suis d'opinion que le fer des dites chaînes était assez fort pour supporter le pont, avec toute surcharge qu'on pouvait mettre dessus, mais trop faible pour résister à une secousse ou à une pression transversale trop soudaine.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et a signé.

S. J. DAWSON.

Assermenté devant nous,
ce 14 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
A. POLETTE,
T. TRUDEAU.

[Témoignage de G. R. Baldwin.]

PROVINCE DU CANADA, L'ANGE GARDIEN.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Devant

MM. ALLEYN, POLETTE ET TRUDEAU.

George R. Baldwin, de la cité de Québec, ingénieur civil, âgé de 58 ans, étant assermenté, dépose et dit :—

Je suis allé au pont suspendu de Montmorency le 5 de mai dernier, à la requête des syndics de la commission des chemins à barrières de Québec, pour voir quelles étaient les causes de sa chute. D'après l'examen que je fis alors, j'ai attribué l'accident à l'insuffisance de l'appui de la partie supérieure du 3e chaînon, qui n'avait été fait qu'en blocaille, durant l'automne et le mois de décembre précédents. A ce que j'ai pu voir au coin nord-ouest du pont, cette maçonnerie avait cédé à la pression de la chaîne qui, partant de son point d'attache, se trouvait perpendiculaire à la ligne de direction du câble de retenue, à son extrémité supérieure. La cause de l'affaissement de la maçonnerie de blocaille, au temps de la chute, est attribuée au dégel de la maçonnerie et du mortier. Par suite de l'affaissement de la partie supérieure du troisième chaînon la partie du milieu vint appuyer sur le roc solide, et c'est là que la plus grande partie des maillons se sont cassés. J'ai entendu la lecture du devis, et les pierres et les plaques d'appui qui y sont mentionnées comme devant être placées sous les joints des chaînons étaient omises. Je pense que si elles eussent été posées comme le voulait le devis, l'accident ne serait pas arrivé.

On voyait pareillement dans deux des autres amarrages dont un, celui du sud ouest, a cédé, la même compression dans la maçonnerie, que l'on suppose avoir eu lieu à l'amarrage qui a cédé le premier le jour de la chute du pont. A l'amarrage du sud ouest, les maillons ou barres de fer étaient pliés d'un pouce et demi; du côté du sud est, les barres de la chaîne, à leur partie supérieure, étaient entrées de quatre pouces et demi dans la maçonnerie, ce qu'indiquait parfaitement la cavité qu'elles ont laissée après elles. Le lendemain de la chute du pont, j'examinai le fer des chaînes, du côté de Beauport, pendant que la cassure en était encore fraîche, et je remarquai qu'un des maillons du sud ouest avait une paille qui s'étendait jusqu'à mi-section; les autres barres laissaient voir des défauts de moindre importance, et je vis que le fer en était passablement cristallisé dans toutes les sections, mais je n'attribue pas la cause immédiate de l'accident à la qualité du fer.

Après avoir examiné la formation du roc des deux côtés de la rivière, je suis d'opinion que les piliers peuvent résister un siècle où il sont construits. Je n'ai aperçu aucun indice de crevasses considérables qui pouvaient en causer la chute, ni dans la couche de pierre calcaire qui sert d'appui aux piliers, ni dans le gneiss gisant sous la pierre calcaire; la surface du gneiss immédiatement sous les piliers me parut avoir un position horizontale. Au meilleur de ma connaissance, je pense que les couches de pierre calcaire, qui sont horizontales, immédiatement sous les piliers, du côté ouest, ont une épaisseur de 35 pieds, et du côté est 15 pieds. Dans mon opinion ces piliers peuvent soutenir avec avantage, sous le rapport de la solidité et de la sûreté, la comparaison avec d'autres que j'ai vus et que l'on regarde comme parfaitement sûrs. Je considère qu'il aurait été un peu plus avantageux de construire le pont quelque chose comme 60 ou 80 pieds plus haut, parceque l'action du vent aurait été moindre, et qu'il aurait été moins exposé à l'accumulation de la glace causée par l'embrun

de la cataracte. Cependant, comme un pont-suspendu, bien construit, serait en sûreté au site actuel, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de le reculer.

Question.—Supposant que quelques jours avant le 30 avril il se soit brisé plusieurs des maillons ou des barres de fer des chaînes de retenue, du côté est, et qu'après les avoir remplacés, il s'en fut cassé un du côté ouest, le 29, était-il prudent le 30, de laisser passer le monde sur le pont avant d'avoir constaté la cause de ces ruptures et avant d'avoir examiné les chaînes des quatre puits d'amarrage ?

Réponse.—Je dois dire que la cause de l'accident aurait dû être minutieusement recherchée avant de permettre au public d'y passer."

Question.—En pareilles circonstances, auriez-vous examiné les quatre chaînes de retenue ?

Réponse.—Aussitôt que j'aurais eu constaté l'affaissement des chaînes sur la maçonnerie, j'aurais pris quelque moyen sûr de les empêcher partout de s'affaisser davantage. La rupture de six maillons indiquait assez que le pont courait un danger immédiat.

Dans mon opinion, les chaînes auraient dû être appuyées sur des supports incompressibles, avant d'y attacher le câble et le tablier.

Si le pont suspendu eut été construit suivant le plan et le devis de MM Keefe et Rubidge, avec de bons matériaux avec la réduction d'ouverture qu'on lui a donnée, je considère qu'il aurait été parfaitement sûr.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

GEO. R. BALDWIN.

Assermenté devant nous, à l'Ange Gardien,
ce 15 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN, }
A. POLETTE, } Commissaires.
T. TRUDEAU, }

[Témoignage du lieut. col. Renwick.]

PROVINCE DU CANADA, L'ANGE GARDIEN.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Devant

MM. ALLEYN, POLETTE ET TRUDEAU.

William Turnbull Renwick, de la cité de Québec, lieutenant-colonel des ingénieurs royaux, étant dûment assermenté, dépose et dit :—

Le 5 de mai dernier, à la requisition des syndics des chemins à barrières, je suis allé voir le site du pont suspendu de Montmorency, dans le but de faire une investigation professionnelle de la cause de la chute qui avait eu lieu le 30 d'avril précédent. J'en vins à la conclusion que la chute avait été causée par la construction défectueuse des puits et des systèmes d'amarrage : premièrement, par l'absence de pierres et de selleties ou plaques d'appui sous les joints des chaînons.

Secondement ;—Par l'emploi de mortier ordinaire, au lieu de ciment, dans une position où le mortier ordinaire ne pouvait jamais se durcir, puisqu'il ne pouvait point sécher, étant trop au-dessous de la surface du sol et exposé à l'action des eaux sans l'être à celle de l'air.

Troisièmement.—Parceque la maçonnerie a été faite en hiver, à une température beaucoup au-dessous de zéro, ce qui empirait encore la chose.

Je pourrais encore faire la remarque que la fabrication des barrés de fer n'était pas des plus habiles et était grossière, et que le fer n'était pas de la meilleure qualité non plus, mais je maintiens que quand même le fer eut été de la meilleure qualité, les défauts déjà mentionnés n'en auraient pas moins entraîné la destruction du pont, et je puis ajouter que le manque de poli des barres de fer ne le rendait pas propre à appuyer sur des selettes. J'ai examiné le plan de M. Keefer que voici, et je suis d'opinion que ceux qui ont fait l'ouvrage n'ont pas compris la nécessité de dégager les barres de la maçonnerie, ainsi que l'indique ce plan. C'est au contact des maillons avec le roc solide qu'est due leur rupture, par le déplacement de la maçonnerie de blocaille qui n'avait pu durcir.

Question.—Le 5 de mai dernier avez-vous examiné le mortier dont ont servi pour la maçonnerie des massifs, surtout de celui du nord est, si oui, dites comment il était ?

Réponse.—Oui ; il était en partie gelé et en partie dégelé ; ce dernier était parfaitement mou.

Question.—Les chaînes auraient-elles dû être posées et les massifs faits, avec les blocs de pierre et les plaques ou sellettes de fer, avant d'y attacher les câbles et de leur faire supporter le poids du pont ?

Réponse.—Je considère que les massifs auraient dû être achevés, suivant le devis, avant de les soumettre à aucun effort.

Question.—Considérez-vous que les piliers sont placés à une distance suffisante des bords du rocher ?

Réponse.—Si j'eusse été consulté avant la construction de l'ouvrage, j'aurais été d'avis de les éloigner de quelques pieds de plus, mais je ne les considère pas en danger comme cela. La raison qui me les aurait fait mettre plus loin est que le banc de pierre calcaire sur lequel leurs fondations reposent est par couches minces jusqu'au rejet du roc qui forme le lit de la rivière, ceci n'a rapport qu'à l'effet du temps.

Question.—Que pensez-vous de leur travail, et combien de temps croyez-vous qu'ils peuvent tenir en sûreté ?

Réponse.—La maçonnerie des piliers, en autant que j'ai eu occasion d'en juger, est parfaitement conditionnée et bonne, mais je ne les ai pas examinés bien particulièrement. Dans le cas où l'on voudrait rebâtir le pont, je conseillerais de les démolir et de les reconstruire un peu plus en arrière, surtout ceux du côté de Beauport.

Question.—Pensez-vous que le site du pont fut sûr ?

Réponse.—Je ne considère pas qu'il fut dangereux, mais sous le rapport d'utilité comme chemin d'hiver je suis enclin à y voir plus d'une objection.

Question.—Pourquoi ?

Réponse.—Parcequ'il est trop exposé.

Question.—Le pont aurait-il été parfaitement sûr s'il eut été construit conformément au plan et au devis, maintenant ici et marqué A, de MM. Keefer et Rubidge ?

Réponse.—J'ai examiné le plan et les devis primitifs, en date du 27 septembre 1853, un pont construit sur ce plan aurait été parfaitement sûr. La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

(Signé,) W. T. RENWICK.

Assermenté devant nous,
ce 15 août 1856.

C. ALLEYN,
A. POLETTE, } Commissaires.
T. TRUDEAU. }

[Témoignage de William Chessel.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

William Chessel, de Québec, du département des ingénieurs royaux, âgé de 53 ans, étant dûment assermenté, dépose et dit:—

Le 5 de mai dernier, j'ai eu occasion de visiter le pont suspendu de Montmorency pour en constater la cause de la chute. C'est mon opinion que l'accident est dû à la construction défectueuse des massifs de retenue généralement, et en particulier à l'omission des pierres et des plaques qui devaient supporter les joints des chaînons et empêcher toute pression transversale sur leurs parties intermédiaires. Comme cela, toute la pression se fut faite en sens vertical, et la rupture qui a été causée par la mise en contact du centre des barres avec le roc solide n'aurait pas eu lieu.

Un autre défaut, c'est d'avoir rempli les cheminées de maçonnerie de blocaille faite au mortier de chaux ordinaire, au lieu de ciment. On a trouvé le mortier encore mou et détaché; une partie en était encore gelée. Cette maçonnerie molle et imparfaite paraît avoir été le seul support des joints des chaînons, et en cédant à la pression occasionnée par le poids du pont qui agissait sur eux comme sur un levier, les maillons durent venir se heurter par le centre contre le roc solide; et alors la tension horizontale n'agissant plus que sur le milieu des maillons, et peut-être sur un seul à la fois, ils auront tous cédé les uns après les autres.

Les massifs de retenue en dehors du roc étaient en maçonnerie à parement de pierre de taille, et remplie comme à l'ordinaire de blocaille. C'est sur le centre ou la partie la moins compacte de cette maçonnerie que portaient les maillons, et comme elle avait été construite au mortier de chaux ordinaire, et dans la saison la plus froide de l'année, l'eau se congela avant qu'elle eût le temps de se solidifier. En dégelant au printemps, elle fut facilement déplacée, et la chaîne laissée en conséquence sans appui à ce point.

Question.—Etes-vous d'opinion que les massifs auraient dû être construits avant d'attacher les câbles aux chaînes?

Réponse.—Certainement; et on aurait dû les bâtir en temps propice et leur laisser le temps de se consolider avant de les soumettre à l'action d'aucune pression.

Question.—Croyez-vous qu'après que le pont était fini, et avec l'embaras des étançons de bois qu'il fallait conserver pour résister à la pression occasionnée

par la courbure des chaînes, il était possible de faire de bonne maçonnerie en pierre de taille au-dessous des chaînes ?

Réponse.—Je crois que sous de telles circonstances il doit être extrêmement difficile de faire de la maçonnerie et de la faire bonne.

Question.—Avez-vous eu occasion de vous former une opinion de la qualité du fer ?

Réponse.—Le travail des maillons était très inférieur, et ils devaient aussi avoir été mal fabriqués, si l'on en juge par l'apparence des cassures qui laissent voir des pailles dans le fer. Les chaînons d'ajustage étaient aussi bien mal forgés.

Question.—Croyez-vous que si ces massifs de retenue eussent été construits d'après le plan et les devis primitifs, tels que fournis par M. Rankin, ils auraient été sûrs ?

Réponse.—Oui, pourvu qu'ils eussent été construits en temps propice et avec de bons matériaux.

Question.—Avez-vous fait attention aux piliers de ce pont, et si vous l'avez fait, voulez-vous dire quelle opinion vous avez de leurs maçonnerie ?

Réponse.—Je les ai examinés, et si je puis en juger par leur extérieur, la maçonnerie est bonne et bien conditionnée, mais je ne saurais en juger comme il faut que si je l'avais vu faire.

Question.—Croyez-vous que ces piliers ont de bonnes fondations ?

Réponse.—Je les considère sûrs pour le présent, peut-être pour bien des années, mais leur grande proximité des bords du rocher, qui est composé de pierre calcaire en lits horisontaux, affectera, en toute probabilité, leur permanence.

Question.—Avez-vous eu occasion de voir ce pont durant sa construction ou depuis son achèvement, et pouvez-vous donner une opinion générale sur sa stabilité ?

Réponse.—Je ne l'ai point vu avant sa chute après qu'il eut été fini, mais pendant la construction des piliers il m'est arrivé une fois d'en examiner en passant la maçonnerie, et j'ai cru qu'elle était assez bonne pour répondre au besoin.

Question.—Lorsqu'en mai dernier, vous avez examiné les ruines de ce pont, saviez-vous qu'il était arrivé un accident à une des chaînes de l'extrémité est du pont, et êtes-vous d'opinion que cet accident était arrivé pour les mêmes raisons que celles qui ont causé la chute du pont ?

Réponse.—L'ingénieur et l'entrepreneur m'avaient informé tous deux qu'un pareil accident était arrivé quelques jours avant la rupture des chaînes de l'extrémité ouest du pont. Je pense que la rupture de ces maillons était due à la même cause, c'est à-dire, à l'omission des pierres et des plaques d'appui, et à la mauvaise maçonnerie des massifs.

Question.—D'après votre longue expérience en fait de travaux publics, êtes-vous d'opinion qu'il devait suffir de la rupture de six barres sur huit dans un chaînon de ces chaînes de retenue pour faire comprendre à n'importe quel ingénieur, entrepreneur, ou bureau de syndics, qu'il y avait un danger immédiat ?

Réponse.—Oui, certainement, et cela aurait dû être suffisant pour engager les parties à faire un examen minutieux de toutes les chaînes pour en constater l'état, et elles auraient dû réparer les dommages autant que possible, sans perdre de temps, puisqu'il y avait lieu de craindre non seulement que les mêmes défauts ne se trouvassent dans les autres systèmes d'amarrage,

mais encore que les deux barres qui restaient du chaînon, supportant alors tout le poids du pont, ne vîssent elles mêmes à se briser comme avaient fait les six autres.

Question.—En admettant que les six barres cassées auraient été remplacées, croyez-vous qu'avec la connaissance qu'avaient l'ingénieur, l'entrepreneur et les syndics que les trois autres amarrages avaient été faits sur le même principe que celui auquel le premier accident est arrivé, ce ne devait pas être pour eux un avertissement suffisant qu'il y avait assez de danger pour leur faire fermer immédiatement le pont au public?

Réponse.—Je considère que c'était assez et qu'on aurait dû fermer le pont jusqu'à ce qu'on en eut réparé tous les dommages, car le danger était évident.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

(Signé,)

W^m. CHESSELL.

Assermenté devant nous,
ce 15 août 1856.

C. ALLEYN,	} Commissaires.
A. POLETTE,	
T. TRUDEAU.	

[Témoignage d'A Learmouth.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Alexander Learmouth, de Québec, fondeur, âgé de 32 ans, étant assermenté, dépose et dit :—

J'exerce le métier de fondeur depuis 13 ans. J'ai examiné aujourd'hui les chaînes de retenue du pont suspendu de la rivière Montmorency. J'ai fait une attention toute particulière à la qualité du fer et à la manière dont il avait été fabriqué. Les maillons du côté de Beauport sont cassés. Je ne crois pas que le fer soit de bien mauvaise qualité, mais je n'ai pu l'examiner comme il faut parce que les cassures en sont trop vieilles. Si je pouvais avoir une de ces barres, en la cassant, je m'en formerais une meilleure idée.

Je viens de faire partir des morceaux de plusieurs des barres qui ont cédé et qui ont été la cause de la chute du pont, et je trouve le fer bon. Je crois que la rupture des chaînes est due à quelque défaut dans l'assemblage des chaînons, ou à quelque déféctuosité dans les appuis qu'on a mis dessous, et non à la qualité du fer. Je me fonde sur l'apparence du grain du fer à l'endroit des ruptures. Dans un des maillons il est resté une paille dans le forgeage; dans un autre, du côté du sud-ouest, la paille s'étend presque jusqu'à la moitié de la barre. Le fer des chaînes du côté du nord-est me semble être de la même qualité que celui des autres dont je viens de parler. Ces chaînes auraient pu supporter un poids immense si elles eussent été en ligne droite, et bien plus qu'en ligne courbe, à moins, cependant, que les chaînons en eussent été bien appuyés à leurs joints ou qu'ils eussent eu eux-mêmes la forme d'une courbe.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

(Signé,) A. LEARMOUTH.

Assermenté devant nous,
ce 15 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN, }
 A. POLETTE, } Commissaires.
 T. TRUDEAU }

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Edouard Bureau, de l'Ange Gardien, cultivateur, âgé de 26 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—J'ai gardé l'ancien pont de Montmorency pendant onze mois à venir jusqu'au temps où le pont suspendu au-dessus de la même rivière a été ouvert au public, et je suis encore le gardien depuis la chute du pont suspendu. J'ai été souvent voir travailler au pont suspendu depuis le moment qu'ils l'ont commencé jusqu'à ce qu'il soit tombé. Ils ont commencé les premiers travaux de ce pont vers le commencement d'avril 1854. C'est à ma connaissance que le dimanche, 20 avril 1856, M. Walker et M. Rankin étaient présents pendant que l'on réparait les mailles brisées de la chaîne qui tenait le coin nord-est de l'Ange Gardien. La curiosité m'a porté à visiter l'ouvrage pendant ce jour et je me suis aperçu qu'on cherchait à cacher les défauts en couvrant l'endroit où travaillaient les ouvriers avec des planches. J'ai vu ce jour-là que le cable nord du pont était baissé d'au moins sept ou huit pouces. C'est aussi à ma connaissance que depuis le 21 d'avril jusqu'au 30 inclusive-ment, quatre ou cinq ouvriers ont constamment travaillé à relever le pont. Mon opinion est que le local du pont n'a pas été bien choisi. Le brouillard causé par la chute déposait en hiver, dans l'espace de 24 heures de temps, une couche de glace sur le tablier du pont de quatre ou cinq pouces d'épaisseur. Souvent, quand j'ai visité le nouveau pont pendant l'hiver, j'ai vu un homme occupé à bûcher la glace. Walker, dont j'ai parlé, était le constructeur du pont, et Rankin, dont j'ai aussi parlé, en était l'ingénieur. Rankin demeurait à Québec et venait trois fois par semaine et quelquefois une fois par quinze jours ou trois semaines dans le commencement des ouvrages. Lorsque l'ouvrage a été plus avancé, alors il venait 2 ou 3 fois par semaine. En ma qualité de gardien du vieux pont, M. Lemoine, un des commissaires des chemins à barrières de Québec, m'a donné l'ordre de fermer le vieux pont et de n'y laisser passer personne, et cela était pour forcer les gens de passer par le pont suspendu. Cet ordre m'a été donné le 21 d'avril dernier et je l'ai exécuté. En conséquence de cela, les gens ont passé sur le pont suspendu. Les gens craignaient beaucoup à passer sur le pont suspendu et je pense qu'il en serait passé bien peu si le vieux pont avait été ouvert. Le même jour que le pont suspendu est tombé le vieux pont était ouvert (c'est-à-dire, après que le pont suspendu fut tombé) sans être réparé, et c'est seulement la semaine après qu'ils ont raccommodé le vieux pont. C'était un mercredi que le pont est tombé.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et il a signé.

(Signé) EDOUARD BUREAU.

Assermenté devant nous,
ce 15 août 1856.

C. ALLEYN,
A. POLETTE,
T. TRUDEAU.

[Témoignage de W. H. Rankin.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

W. H. Rankin, de Québec, ingénieur civil, âgé de 33 ans, étant assermenté, dépose et dit :—

Question.—Avez-vous quelque intérêt pécuniaire dans le contrat du pont, ou y avez-vous maintenant quelque intérêt d'argent ?

Réponse.—Je n'en ai jamais eu ni n'en ai à présent.

C'est le 21 d'avril dernier que je fis part aux syndics du premier accident arrivé le 18, et que nous étions alors à réparer, et ils descendirent ce jour-là voir le pont. Ça nous avait pris toute la journée du 19 pour constater exactement ce qu'il y avait, et le 20 était un dimanche. La première nouvelle que j'eus du second accident me vint de M. Lemoine, un des syndics, et c'était le lundi au matin, 28. Je me rendis immédiatement au pont, mais il me fut impossible de me procurer des hommes pour réparer l'accident, tant il pleuvait fort ; je donnai cependant des ordres au contre-maître de l'entrepreneur de faire enlever la maçonnerie comme on avait fait de l'autre côté, pour voir ce qu'il y avait. Je n'allai point au pont le lendemain, mardi, car je dus assiter toute la journée au bureau, mais j'eus alors communication verbale de l'ordre du bureau. En descendant le lendemain, j'appris la nouvelle de la chute du pont. Comme je n'y voyais point de raison, on n'avait point, après le premier accident, ouvert ni examiné les trois autres puits dont les chaînes étaient en bon ordre. J'en fis cependant un examen superficiel sans rien défaire de l'ouvrage. Si je n'ai point, le 28 ou à aucun autre jour, donné ordre de fermer le pont aux voyageurs, c'est là, parce que je n'avais pas d'autorité pour le faire, et 2o, parce que je n'appréhendais aucun danger. King, l'inspecteur de la maçonnerie, est maintenant à la Nouvelle Ecosse, ou au Nouveau Brunswick.

Je ne me rappelle pas avoir jamais vu la lettre du Dr. Charest, ni qu'on me l'ait communiquée.

J'avais examiné les chaînes avant qu'elles furent posées, et je les avais approuvées.

Je puis dire, de mon propre su et vu, que les voûtes renversées de chaque puits ont été construites conformément au devis, car je les ai inspectées moi-même, et qu'elles ont été bâties par le contre-maître de M. Walker et par celui des syndics, et que pas un autre n'y a mis la main, si je ne me trompe. Ces deux contre-maîtres se nommant Kaird et King. Plus tard les autres maçons aidèrent à la construction de la maçonnerie de blocaille des cheminées. J'ai vu moi-même poser toutes les chaînes ; je veux dire que j'ai vu fixer les chaînes

aux plaques de retenue, que je les ai vues descendre dans les puits, et que j'ai vu construire les voûtes renversées. Je n'ai jamais eu d'ordre des syndics pour m'écarter du devis primitif, mais j'avais d'eux la permission d'y faire les changements que je jugerais à propos, et ils m'envoyèrent à Niagara dans le but spécial d'y obtenir les renseignements nécessaires par une bonne inspection du pont suspendu. C'était pendant que les travaux se faisaient. L'entrepreneur a fait tous les ouvrages du pont d'après mes instructions, sauf l'omission des plaques d'appui dont je n'ai pas eu connaissance. Pendant la construction du pont, je demeurais à la ville, et j'avais pendant tout ce temps-là à remplir les devoirs d'ingénieur de la commission des chemins, c'est-à-dire, à surveiller la construction des chemins neufs et les réparations des vieux, de chaque côté du fleuve, ainsi qu'à faire tout l'ouvrage de cabinet au bureau. Il y a environ 150 milles de chemin sous le contrôle de la commission. Je n'étais pas sur les lieux lorsque le remplissage des cheminées a été fait. J'ai vu faire et j'ai surveillé moi-même occasionnellement la pose du fil des câbles, mais je n'y ai pas été tout le temps.

Le 30 d'avril dernier, le vieux pont sur le Montmorency était dans un état très dangereux. On l'a réparé peu de temps ou aussitôt après la chute du pont neuf, mais je n'y ai rien eu à faire. Depuis le commencement du pont, je n'ai eu aucun assistant ni pour cet ouvrage ni pour les autres travaux de la commission. J'avais à surveiller la construction du pont en personne, et à faire tous les 15 jours les mesurages et les estimations de ce que l'entrepreneur avait fait pour le faire payer. J'avais à faire les plans, devis et estimations de tous les autres ponts de moindre dimension, des ponçaux et des chemins. Il y avait alors au-delà de vingt différents contrats, et j'avais à en faire tous les 15 jours les mesurages et les estimations, et toutes les semaines il me fallait perdre une journée de travail pour assister aux assemblées du bureau.

La presse hydraulique avait été placée sous la tête des maillons, et quand elle les avait soulevés d'une portée, on les bloquait au-dessous; puis on lui donnait une nouvelle prise, et on bloquait encore, et ainsi de suite.

Je ne me souviens pas d'avoir entendu parlé que les blocs se soient fendus ou écrasés. La presse n'ajoutait rien à la tension; puisque le poids du pont même et sa charge étaient la cause de cette tension qu'on ne pouvait augmenter qu'en surchargeant le pont. La presse ne faisait que mouvoir ou déplacer ce poids et le soulever de sa position, ou le transférer à un autre point. Il n'y avait que King pour représenter la commission et pour surveiller l'érection du pont. Kaird est aussi absent de la province.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

(Signé,) Wm. H. RANKIN.

Assermenté devant nous, à Québec,
ce 18 août 1856.

C. ALLEYN,
A. POLETTE, } Commissaires.
T. TRUDEAU.

[Témoignage de Wm. Wilson.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

William Wilson, de Québec, maçon, âgé de 53 ans, étant dûment assermenté, dépose et dit:—

Le 29 d'avril dernier, je fus prié par les syndics des chemins à barrières de descendre au pont suspendu des chutes de Montmorency, pour en faire l'inspection, en conséquence de ce que quelques maillons des chaînes de retenue avaient cédé.

Je reçus d'abord mes instructions de M. DeBlois et de M. Lemoine, et ensuite du secrétaire, M. Porter, et de M. McPherson. Je descendis, en conséquence, et je remarquai que le pont s'était affaissé vers son centre, d'environ 15 ou 18 pouces, au meilleur de ma connaissance. J'examinai aussi l'ouvrage en fer des amarrages autant qu'il était donné à l'œil de voir, et je ne pus rien voir de mal. Je m'aperçus, cependant, qu'on avait posé de nouvelles barres à la chaîne du nord est. Je demandai aux ouvriers s'il était arrivé quelque accident; ils me dirent que non. Je trouvai que la maçonnerie des massifs était très défectueuse; elle me parut comme si une partie en avait été écrasée. Les ouvriers me donnèrent pour raison que cela avait été causé par la presse hydraulique. Cette partie de la maçonnerie cependant semblait très imparfaite; la pierre en était trop petite et la pose en était mal soignée.

Question.—Quel rapport avez-vous fait aux syndics de la commission des chemins à barrières, relativement à l'état du pont, et à celui de la maçonnerie en particulier?

Réponse.—J'ai fait rapport que le pont avait baissé à son centre, de quelque chose comme 15 ou 18 pouces, et que la maçonnerie, c'est-à-dire, la maçonnerie des massifs, était très défectueuse. Je ne me souviens pas d'avoir parlé de l'autre maçonnerie aux syndics.

Je suis constructeur de maisons et de ponts en pierre depuis 1819 ou 20.

Je ne puis dire, d'après mes connaissances pratiques, que le 29 d'avril le pont fut en danger. J'ai attribué l'affaissement du pont à ce que le câble était trop long.

Question.—Les chaînes pouvaient-elles s'appuyer aussi bien et avec autant de solidité sur les massifs et le roc solide, après que les câbles eurent été suspendus et la charpente du pont faite, que si la chose s'était faite avant l'érection du pont?

Réponse.—Non, je ne le crois pas, et la chose me semble presque impossible. M. Lemoine m'avait dit, avant mon départ, qu'il y avait quelques maillons de cassés, mais les gens qui étaient là, y compris le contre-maître des maçons, me dirent que ce n'était pas le cas, que c'était un faux rapport. Je restai sur le pont trois ou quatre heures. Il n'y avait rien de cassé en dehors du sol dans les amarrages que j'ai examinés, sauf, comme je l'ai déjà dit, les maillons de la chaîne du nord-est. On était après les repeinturer, et les travailleurs me dirent que c'était pour les empêcher de se rouiller. D'après ce que je venais d'apprendre et de voir, je restai sous l'impression, en partant, que tout était bien dans les chaînes.

[Transquestionné par M. DeBlois, un des syndics.]

J'ai fait mon rapport en présence du bureau. Je ne me rappelle pas qu'on m'ait demandé si le pont était en danger ou non, mais je ne le considérais pas en danger. Je me souviens qu'après avoir quitté la salle où la commission était assemblée, M. DeBlois demanda à M. Rankin et à M. Walker, s'il serait nécessaire de faire de nouvelles voûtes. M. Rankin et M. Walker lui répondirent qu'il n'y avait point de nécessité de le faire. Un des syndics suggéra alors de percer un trou dans le roc solide et d'y attacher les câbles au moyen d'organaux ou d'ancres de navires, pour donner plus de solidité aux amarrages. On regarda pareillement cette suggestion comme inutile.

M. Rankin et M. Walker me donnèrent à entendre en cette occasion, ainsi qu'à M. DeBlois, qu'il n'y avait pas le moindre danger à craindre sous le rapport de la sûreté du pont, et qu'il n'avait pas besoin, non plus que personne, de se troubler la tête à ce sujet, ou quelque chose comme cela.

Question.—Avez-vous examiné le massif qui supportait le quatrième chaînon, ou chaînon supérieur des chaînes, et que pensez-vous de la nature de ce massif?

Réponse.—Oui, et je l'ai trouvé très imparfait. La pierre en était mal posée et trop petite.

Je suis d'opinion que ce massif aurait dû être tout en pierre de taille.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

(Signé,)

WILLIAM WILSON.

Assermenté devant nous, à Québec,
ce 19 août 1856.

C. ALLEYN,
A. POLETTE,
T. TRUDEAU.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Antoine Paquet, de Québec, huissier, âgé de 37 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—Le dimanche, 20 avril dernier, je me rendis de Québec à l'Ange Gardien, pour faire des annonces à la porte de l'église. J'ai passé sur le vieux pont de la dite rivière Montmorency. Revenu de l'Ange Gardien le même jour, je partis avec Edouard Bureau pour aller voir le bout nord-est du pont suspendu, auquel on travaillait. Arrivé à une petite distance, environ un demi arpent du pont, un homme spécialement nommé pour empêcher les gens d'aller au pont, vint à nous pour nous empêcher d'y aller, en nous disant qu'on ne pouvait pas aller plus loin, et qu'on ne verrait pas le pont, que c'était défendu. Nous fûmes cependant un peu de côté, environ un arpent, et nous ne pûmes rien voir. Celui qui nous empêcha ainsi d'approcher, me dit qu'il y avait eu quelq'erreur dans l'ouvrage, et qu'on ne voulait pas que ça fut vu. Je m'en retournai ensuite en passant sur le vieux pont. Le dimanche suivant, je passai sur le nouveau pont, et je remarquai que quelques fils du câble du côté sud étaient défaits. Le pont penchait un peu du côté nord. Je craignais de passer, cependant je le fis. Le dimanche que je suis passé sur le pont suspendu, je remarquai que la maçonnerie du côté nord de Beauport, avait été défaite par le fait de la gelée. Je ne sais rien de plus.

(Signé,)

ANTOINE PAQUET.

Assermenté devant nous, à Québec,
ce 20 août 1856.

(Signé,)

C. ALLEYN, }
A. POLETTE, } Commissaires.
T. TRUDEAU, }

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

David Valin, de Charlesbourg, journalier, âgé de 25 ans, étant assermenté, dit comme suit :—Je sais que M. Rankin était l'ingénieur qui surveillait les ouvrages du pont suspendu sur la rivière Montmorency, et que M. Walker en était le contracteur, et faisait le pont. J'ai eu occasion de mener souvent en voiture M. Rankin et M. Walker, ensemble, et des fois séparément, dans le temps que le chemin se construisait, et je les ai menés souvent à ce pont. J'ai vu M. Rankin donner à M. Walker plusieurs fois de l'argent qu'il avait apporté de Québec. Je ne puis pas dire si M. Rankin et M. Walker étaient en société pour la construction du pont suspendu.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste déclarant qu'elle contient la vérité, et a fait sa marque, déclarant qu'il ne sait pas écrire.

(Signé,) DAVID ^{sa} VALIN.
marque.

Assermenté devant nous, à Québec,
ce 20 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
A. POLETTE, } Commissaires.
T. TRUDEAU, }

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Jacques Mathieu, de l'Ange Gardien, charpentier, âgé de 44 ans, étant assermenté, dépose comme suit :—Vers le 4 ou 5 mai dernier, j'ai été employé par les syndics à barrières de Québec à réparer l'ancien pont de bois érigé sur la rivière Montmorency. Il pouvait y avoir alors 3 ou 4 jours que le pont suspendu, érigé sur la même rivière, était tombé. Il y avait précisément 5 jours que le pont suspendu était tombé quand j'ai commencé à travailler à l'ancien pont. Le pontage était dans un très mauvais état, et les madriers de dessous étaient pourris, de même que quelques lambourdes. Le quai du côté de Beauport était dans un mauvais état aussi. Il était dangereux de passer sur ce pont. Il y avait quelque temps que le pont était dans cet état-là. Je l'ai réparé en mettant du bois à la place de ce qui était pourri, et en faisant d'autres ouvrages qui l'ont rendu sûr pour quelque temps, car il a besoin d'autres réparations. Il y avait eu deux ans l'hiver dernier qu'on avait mis des girettes pour soutenir les lambourdes qui étaient mauvaises. Je n'ai pas connaissance qu'il a été fait d'autres réparations depuis ce temps jusqu'au mois de mai, quand j'en ai fait moi-même. Je crois qu'il y a quatre ans cette année que les dits syndics ont acheté ce pont, en vertu d'une loi de la législature. Lorsque je suis passé sur ce vieux pont dans le mois de mars dernier, j'ai payé le droit de passage.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste déclarant qu'elle contient la vérité, et a signé.

(Signé) JACQUES MATHIEU.

Assermenté devant nous, à Québec,
ce 21 août 1856.

C. ALLEYN, }
A. POLETTE, } Commissaires.
T. TRUDEAU. }

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

William Henry Lemoine, de Château Richer, un des syndics des chemins à barrières de Québec, âgé de 69 ans, étant assermenté et entendu à sa propre requisition, dépose comme suit :—J'ai fait application au bureau des commissaires des chemins à barrières pour que le pont suspendu fut ouvert au public avant qu'il fut livré aux dits commissaires par le contractant, M. Walker. Je demandai d'abord à M. Walker si cela l'incommoderait dans la construction du pont, et il me répondit que non, et même qu'il en serait content, puisqu'en le faisant le monde serait satisfait quant à la sûreté du pont. J'ai ensuite fait la même question à M. Rankin, et il me dit qu'il n'y aurait aucun danger du tout à laisser passer le monde sur le nouveau pont. La raison pour laquelle je désirais ainsi faire ouvrir le nouveau pont au public, était parce que l'ancien pont était pourri, et je craignais que quelqu'accident arriverait, si le monde continuait à passer dessus. Les syndics ont décidé de visiter le pont le lundi, 21 d'avril dernier, pour s'assurer s'il était en bon état pour être ouvert au public, et ils ont décidé de l'ouvrir le mercredi suivant. Lors de leur visite, après avoir examiné le pont suspendu, les syndics m'ont chargé d'ouvrir le nouveau pont le mercredi suivant, d'y placer un gardien pour recevoir les taux et de fermer l'ancien pont au public, c'est ce que j'ai fait. L'automne dernier, j'ai fait poser des madriers sur le vieux pont, mais rien n'a été fait pendant l'hiver. Je n'ai rien vu de plus dangereux dans l'ancien pont dans le mois d'avril dernier que l'automne dernier, mais je savais qu'il était pourri. J'ai reçu la lettre du docteur Charest, vendredi, le 25 d'avril dernier, et j'ai fait communication de cette lettre à M. McPherson, un des syndics, lundi, le 28 d'avril, et je le priai alors de l'examiner, parce que la lettre du Dr. Charest contenait de bonnes remarques. Mardi, le 29, M. McPherson était dans le fauteuil comme vice-président, et il avait avec lui cette lettre qui, cependant, n'a pas été prise en considération, pour la raison qu'elle m'avait été adressée à moi seul, et non au bureau des syndics. C'était à la chute de Montmorency que les commissaires ont décidé de faire ouvrir le pont suspendu, le 23 d'avril, et il n'a pas été fait d'entrée dans les registres du bureau, comme le secrétaire, M. Porter, n'y était pas, mais M. Gibb, le président, MM. McPherson, McCallum et moi-même y étajent. Je ne puis pas dire s'il y avait d'autres ou non. Les syndics sont au nombre de douze, savoir :—MM. James Gibb, président; Thomas Laughlin McPherson, vice-président, J. Eoneley, Ed. J. Deblois, W. H. Lemoine, E. Dalaire, C. Oceau, J. B. Carrier, H. Gowen, A. C. Buchanan, D. McCallum et le Dr. Nault. Le 26 d'avril au soir, j'appris qu'une barre de fer dans un des chaînons du côté nord, à Beauport, était cassée. Je m'y rendis le lundi matin, et après avoir ôté

quelques pierres, je vis en effet que cette barre était cassée. Deux hommes, dans l'emploi de M. Walker, m'avaient dit de ne pas y toucher, car c'était défendu, et que personne n'y devait toucher. Mais je ne les écoutai pas. Je vins de suite en ville et, rencontrant M. Rankin, l'ingénieur, je l'informai de l'accident, l'ordonnant de descendre de suite au pont avec Walker, et de le faire réparer. Je parlai aussi de l'accident, et il ne parut pas surpris. Le lendemain, 29 d'avril, Walker m'avoua qu'il le savait du samedi précédent. Ensuite de cela, M. McPherson et moi envoyâmes Wilson, le maçon, pour examiner l'ouvrage, avec instruction de défaire la maçonnerie jusqu'aux joints, tout en lui disant de ne pas la défaire si M. Walker s'y opposait, et il y fut le lendemain matin, d'après ce que j'ai appris. Il a fait son rapport ensuite au bureau.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et a signé.

W. H. LEMOINE.

Assermenté devant nous,
ce 21 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU, } Commissaires.
A. POLETTE. }

[Témoignage de James Gibb.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

James Gibb, écuyer, de la cité de Québec, un des syndics de la commission des chemins à barrières de Québec, âgé de 57 ans, étant dûment assermenté et examiné à sa propre réquisition, dépose et dit :—

J'étais du comité nommé pour aller voir éprouver le pont, avant qu'il n'eût subi aucun dérangement. On le chargea de 50 à 60 tonnes de pierre, et après qu'il fut ainsi chargé, nous le passâmes et repassâmes plusieurs fois, et il nous parut parfaitement sûr et fort. Peu de temps après, on vint avertir la commission qu'il y avait des maillons de cassés dans la chaîne du nord-est : on les répara immédiatement, et ayant occasion d'aller par là avec plusieurs amis en voiture, comme les chaînes avaient toute apparence d'être parfaitement attachées, nous passâmes sur le pont, et j'ai su alors de M. Rankin, l'ingénieur, et de M. Walker, l'entrepreneur, qu'il était parfaitement solide et sûr. Je crois que la raison qui nous fit ouvrir le pont au public, est que, sur la représentation de M. Lemoine, le vieux pont en bois était tout pourri et dangereux, et je vis plus tard, lorsqu'on le mit en réparations, que c'était le cas.

Le pont suspendu fut ouvert au public avec l'entente expresse et le consentement de M. Walker, l'entrepreneur; il nous dit que ça ne lui nuirait point, et qu'il n'y avait aucun danger à laisser passer le monde dessus.

Au meilleur de ma connaissance, je n'ai jamais entendu parler qu'il fût arrivé d'autre accident, ni qu'il y eût aucune défecuosité, que la veille de la chute du pont.

Dans mon opinion, la chute du pont est due à quelque chose de mal fait dans les fondations, et à l'absence des pierres mentionnées au contrat et au devis; et si cette omission a été faite, il en a dépendu de notre ingénieur, qui devait voir à ce que l'ouvrage se fit suivant notre contrat.

[Transquestionné.]

La commission a envoyé M. Rankin examiner le pont suspendu de Niagara pour se renseigner au sujet du pont Montmorency. Il n'est pas à ma connaissance qu'il ait été autorisé plus tard à en modifier la construction, ni à s'écarter du devis.

Je suis aller sur le pont suspendu, vers le 21 d'avril, avec MM. Lemoine, McPherson et McCallum.

Je crois que c'est vers le même temps que M. Lemoine fut autorisé en ville à faire fermer le vieux pont, sur sa représentation qu'il était très dangereux, ce que je constatai plus tard en le voyant réparer. Il était cependant entendu entre M. Rankin, M. Walker et les syndics, que cela ne devrait pas être considéré comme une livraison du pont qui ne devait être reçu que lorsqu'il serait terminé.

L'ordre donné à M. Lemoine n'a pas été entré dans le livre des minutes, mais tous les syndics présents l'ont compris. C'était à une assemblée régulière, et je crois qu'il y avait quorum, mais je ne me rappelle pas les noms. Ce n'est qu'après la chute du pont que je vis la lettre du Dr. Charest, et je ne pense pas d'en avoir entendu parler avant la veille de l'accident. Il y avait longtemps que j'entendais dire que le vieux pont était en mauvais ordre, mais ce n'est que vers le 21 avril que M. Lemoine, comme je l'ai déjà dit, en fit un rapport défavorable.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité et il y persiste, et il a signé.

(Signé,) JAS. GIBB.

Assermenté devant nous, à Québec,
ce 23 août 1856.

(Signé,)

C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE. }

Commissaires.

[Original.]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Charles Baillargé, de la cité de Québec, architecte et âgé de 29 ans, étant dûment assermenté, dépose comme suit :—

À la requisition du coronaire et des jurés assermentés, j'ai examiné le pont suspendu sur la rivière Montmorency. Je suis d'opinion que l'accident décrit par les témoins doit être attribué à la mauvaise qualité et exécution de la maçonnerie servant d'appui aux barres de fer, qui composaient les mailles des chaînes d'amarrage, et à l'omission de certaines pierres de fortes dimensions et de certaines plaques de fer ou de fonte, qui d'après la spécification et le contrat dont j'ai pris communication, devaient former une partie très essentielle des ouvrages, dont dépendait la sûreté du pont. C'est immédiatement au-dessus des points de jonction des mailles susdites, que l'on devait placer les pierres et plaques de fer plus haut mentionnées. Ces pierres devaient être de quatre pieds carrés, et de dix-huit pouces d'épaisseur, et devaient porter, dans toute l'étendue de leur surface inférieure soit sur le roc solide, taillé et réduit à cet effet à une surface égale, ou sur une maçonnerie de pierre bien ajustée et incapable de compression. Aucune de ces précautions ne paraissent avoir été prises, au

contraire, l'on a fait pour servir d'appui aux chaînes, rien autre chose qu'une maçonnerie brute, de l'espèce la plus ordinaire et en mortier de chaux et de sable, au lieu de ciment, tel que voulu par la spécification; et avec tout cela, l'on a fait cette maçonnerie en partie pendant l'hiver, et on ne lui a pas donné le temps de sécher et de s'affermir, avant que de la soumettre à la pression énorme qui devait exercer dessus le poids entier des câbles en fil de fer, et du tablier du pont suspendu entre les piliers de support. Je suis donc d'opinion que c'est au refoulement et à la compression de la maçonnerie, sous les diverses barres formant les liens des chaînes d'ancrage, que doit être attribuée la rupture de ces barres, et cela par une force transversale exercée sur icelles. Car si l'on suppose une barre de fer quelconque, plus grosse aux deux bouts et plus petite au centre, comme celles dont se composaient les chaînes en question, et que cette barre soit supportée par les deux extrémités sur des points d'appui compressibles, il est évident que le refoulement de ces points d'appui amènera la barre à porter, par sa partie centrale sur les angles saillants des pierres ou du roc situé entre ses points d'appui. Or c'est exactement, je pense, ce qui a eu lieu dans le cas actuel. La compression de la maçonnerie située sous les points de jonction des mailles (et cette compression a eu lieu, comme j'ai pu moi-même le constater d'après mesurément actuel, jusqu'au montant de quatre pouces et demi à un endroit, et jusqu'à celui de huit à neuf pouces, suivant plusieurs témoins, à un autre endroit) a nécessairement amené les liens de fer à porter à quelque point intermédiaire sur les angles saillants du roc solide, où des pierres forment la maçonnerie, et comme la force à l'endroit de la rupture des barres était exercée, non pas dans la direction de leur longueur, (car les chaînes n'étaient point à cet endroit en ligne droite avec les câbles en fil de fer,) mais dans une direction un peu transversale. Il a été impossible aux barres en question de résister à une telle force, et elles ne sont nécessairement rompues sous la pression énorme. Pour comprendre combien était impossible aux barres rompues de résister à une force transversale, toutes puissantes qu'elles fussent pour une force exercée dans la direction de leur longueur, il suffira de dire qu'une barre de fer d'un pouce carré est capable de tenir suspendu, avant que de casser, un poids d'au moins soixante mille livres, tandis que la même barre, en lui supposant une longueur de sept pieds, égale à celle des mailles en question, s'affaisserait sous un poids transversal de pas plus de six cents livres. Chaque barre de fer en question est de trois quarts de pouce d'épaisseur et de cinq pouces de largeur, et en les supposant faites de bon fer battu, elles seraient capables chacune de résister à une force droite de deux cent vingt-cinq mille livres. Maintenant, en supposant le fer le plus mauvais possible, et en réalité il est loin d'être de la meilleure espèce, le moindre poids capable de les rompre serait de soixante et quinze mille livres, exercé dans le sens de leur longueur; tandis que pour le meilleur fer battu une de ces mêmes barres ne saurait résister à une force de plus de dix mille livres appliquée en sens transversal ou perpendiculairement à leur longueur, ce qui démontre l'extrême importance qu'il y avait de mettre sous les points d'appui des mailles les grosses pierres telles que voulues par la spécification et le contrat, ou tout au moins de les remplacer par une maçonnerie de la plus solide espèce en ciment et faite dans la meilleure saison de l'année. Quand je dis comme ci-dessus, que je suppose le fer de la plus mauvaise qualité possible, je dois ajouter qu'il est rare de trouver du fer battu tellement mauvais; ce n'est que pour mieux faire comprendre la différence entre la force d'une barre exposée successivement à une pression transversale et longitudinale. J'ai examiné le site du pont suspendu et j'ai observé le roc servant de fondation aux piliers, et je pense qu'il n'y avait aucun danger immédiat pour la sûreté de ces piliers, mais que dans un certain nombre d'années, l'action com-

binée de l'eau et de la gelée aurait pu agir sur le roc servant de fondation comme susdit, de manière à entraîner la chute des piliers en question, parce que ces piliers sont un peu trop rapprochés des bords de la rivière. Dans le cas de la chute du pont, le site était plus dangereux là qu'ailleurs pour la vie de ceux qui pourraient alors se trouver dessus. Il n'était pas dans le cas actuel absolument nécessaire de bâtir un pont suspendu ; on aurait pu construire un pont à piliers. Sachant que la maçonnerie de l'autre côté du pont était faite à peu près de la même manière que celle où les barres avaient cassé en premier lieu, l'ingénieur devait nécessairement craindre de voir la même chose au côté opposé. Après avoir examiné la position des mailles à l'endroit de leur rupture, je puis dire que la force de compression transversale exercée sur ces barres à cet endroit et sur la maçonnerie où le roc qui la supportait, était d'au moins 215 tonneaux, en admettant que la tension du câble en fil de fer fut de 200 tonneaux, ce dont je n'ai pas fait moi-même le calcul ; or, comme je l'ai dit plus haut, la force transversale d'une des barres composant les mailles des chaînes d'ancrage, n'était que de dix mille livres, ou d'à peu près quarante tonneaux pour les huit barres, montrant par là leur impuissance à résister à la pression beaucoup plus considérable de deux cent quinze tonneaux à laquelle elles doivent avoir été assujetties.

La présente déposition étant lue au témoin il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité, et a signé.

CHS. BAILLARGÉ.

Assermenté devant nous,
ce 26 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU,
A. POLETTE.

[*Témoignage de John Porter.*]

PROVINCE DU CANADA, DISTRICT DE QUÉBEC.

DANS L'AFFAIRE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Présents :

MM. ALLEYN, POLETTE, TRUDEAU.

John Porter, écuyer, de Québec, secrétaire de la commission des chemins à barrières de Québec, étant dûment assermenté, dépose et dit :—

Le prix d'achat du vieux pont de Montmorency qu'a eu à payer la commission, était de £2,000, ce qui lui laissait pour construire le pont neuf, £30,000, en vertu de la 14 et 15 Vic., chap. 133, plus, £3,000 qu'elle était autorisée à prélever en vertu de la 16 Vic., chap. 235, lesquels étaient à prendre sur les £30000 qu'elle était autorisée, en vertu de cet acte, à prélever pour les fins générales des chemins sous son contrôle de la rive nord du fleuve St. Laurent.

Le surplus qu'il a fallu pour la construction du pont neuf suspendu, a été pris à même le fonds général à la disposition de la commission des chemins, destiné à la construction et à la réparation des chemins des rives nord et sud. Il n'y a sur le sujet d'autres dispositions parlementaires que la 14 et 15 Vic., chap. 133, et la 16 Vic., chap. 235.

La commission n'a jamais obtenu du gouvernement l'autorisation de contracter pour le prix de la soumission acceptée, qui dépassait de beaucoup les £6,000 qu'elle était autorisée à prélever en vertu des dits actes.

J'ai écrit une lettre, comme secrétaire, au secrétaire provincial, en date du 10 juin 1854, pour lui demander la permission de prendre des arrangements et de passer contrat pour £2,500 de plus que les £6,000, s'il était nécessaire, — mais je n'eus jamais de réponse, et à une assemblée des syndics, tenue le 25 juin 1854, il fut décidé de conclure le marché. J'ai écrit la lettre du 10 juin d'après l'ordre des syndics, passé à leur assemblée du 6 juin 1854. A l'assemblée du 20 juin, M. Lemoine dit que, d'après une conversation qu'il avait eue avec quelques-uns des membres de l'administration, il était certain qu'on n'objecterait point à la passation du contrat. La commission a acheté le vieux pont le 23 d'avril 1854.

M. Rankin, l'ingénieur, a toujours reçu de l'aide, quand il en a demandé. M. Lecours a été employé quelque temps dans son bureau, mais on s'est dispensé de ses services parce que M. Rankin a dit qu'il n'y avait plus rien à faire là pour lui. Ceci était au mois de ——— 185—. M. Lecours était employé comme dessinateur dans le bureau.

La présente déposition étant lue au témoin, il déclare qu'elle contient la vérité, et il y persiste, et a signé.

(Signé,) JOHN PORTER.

Assermenté devant nous,
ce 30 août 1856.

(Signé,) C. ALLEYN,
T. TRUDEAU.

LISTE DES PIÈCES PRODUITES DANS L'AFFAIRE DU PONT
SUSPENDU DE MONTMORENCY.

- No. 1.—Devis pour la construction d'un pont suspendu sur la rivière Montmorency, au-dessus des chutes.—M. Keefer.
- No. 2.—Devis pour la construction d'un pont suspendu sur la rivière Montmorency.—W. H. Rankin.
- No. 3.—Marché entre Walker et les syndics.
- No. 4.—Rapport de M. Rankin sur la cause de la chute du pont suspendu de Montmorency.
- No. 5.—Réponse de Rankin au rapport du Lient. Col. Renwick, et de MM. Chessell et Baldwin, sur la cause de la chute du dit pont.
- No. 6.—Rapport des commissaires nommés par les syndics des chemins à barrières de Québec, pour découvrir la cause de la chute du dit pont.
- A.—Lettre de M. Porter au secrétaire du bureau des travaux publics.
- B.—Réponse de M. Begly à icelle.
- C.—Lettre de M. Porter à M. S. Keefer.
- D.—Réponse de M. Keefer à icelle.
- E.—
- F.—
- G.—
- H.— } Correspondance entre MM. Porter et Keefer.
- I.—
- J.—
- K.—
- L.—Soumission de T. Walker pour la const. du pont susp. de Montmorency.
- M.— do de Joseph Archer do do do
- N.— do de J. Lyon do do do
- O.— do de W. O. Buchanan do do do
- P.—Devis estimatif du coût d'un pont suspendu en fil de fer sur la rivière Montmorency.
- Q.—Rapport de W. H. Rankin sur la réclamation de MM. Keefer et Rubidge pour le plan du pont neuf suspendu de Montmorency.
- R.—Lettre de M. Porter à M. S. Keefer.
- S.—Extrait du livre des minutes de la commission des chemins à barrières de Québec.
- T.—Lettre de M. Rubidge à M. Keefer.
- U.—Lettre de M. Charest à M. Lemoine.
- V.—Lettre de M. Rubidge à M. Porter.
- W.—Accord et convention entre Thomas A. Walker et les syndics des chemins à barrières de Québec, 23 janvier 1856.
- X.—Protêt de T. A. Walker contre les syndics des chemins à barrières, 13 décembre 1855.
- Y.—Etat comparatif des sommes certifiées par l'ingénieur et des sommes payées à T. A. Walker, par les syndics.

C. ALLEYN,
Commissaire.

No. 1.

DEVIS POUR LA CONSTRUCTION D'UN PONT SUSPENDU SUR LA RIVIÈRE MONTMORENCY, AU-DESSUS DES CHUTES.

1.—SITE.

Le pont projeté sera jeté sur la rivière Montmorency, au-dessus des chutes, à quelques pieds de la tête de la Cataracte, ou à une distance suffisante pour donner un appui sûr et solide aux fondations des piliers.

Mais la ligne exacte de centre sera marquée par l'ingénieur en charge.

Le site en pourra être, à la discrétion des syndics de la commission des chemins, placé à aucun point entre le point ci-dessus indiqué et le site du pont actuel.

2.—DIMENSIONS GÉNÉRALES

La distance d'un point de suspension à l'autre, environ..	400	pieds	anglais.
Ouverture d'une culée à l'autre, niveau du plancher....	374	do	do
Largeur de la chaussée, 16½ pieds, du trottoir (d'un côté seulement) 3½ pieds, en tout.....	20	do	do
Flèche de la courbure de la chaînette	26	do	do
Hauteur du plancher au-dessus des hautes eaux, environ	50	do	do
Longueur totale des câbles de fil de fer, d'un centre des boudons d'assemblage à l'autre.....	528	do	do
Longueur de chaînes de retenue, côté Est.....	39	do	do
do do do côté ouest.....	37.5	do	do
Développement de la longueur totale des câbles d'un point d'attache à l'autre.....	604.5	do	do
Hauteur des piliers en maçonnerie, du niveau du plancher aux points de suspension des câbles, sur leurs sellettes	25	pieds,	7½ pcs
Nombre de brins de fil de fer pour chaque câble.....	1200	brins.	

3.—DESCRIPTION GÉNÉRALE.

Un tablier en bois léger sera suspendu à deux câbles, dont un de chaque côté du pont, lesquels seront supportés sur quatre piliers en maçonnerie solide, des dimensions représentées au plan.

La chaussée, ainsi que les culées, devront être élevées au niveau de la rive ouest de la rivière.

Les câbles en fil de fer n'iront point plus bas que la surface du sol, mais ils se termineront à l'entrée des cheminées, et se prolongeront delà jusqu'aux plaques de retenue, et seront fixés au roc solide, au moyen de câbles chaînes de de deux fois la section des câbles de fil de fer eux-mêmes, lesquels s'introduiront dans les massifs en s'infléchissant de la manière indiquée au plan.

Aux points où les câbles passeront sur les piliers, ils seront supportés par un charriot, ou système de rouleaux en fonte surmontés de sellettes en fonte et reposant sur des plaques, aussi en fonte, engagées dans le sommet des piliers, le tout de la forme et des dimensions représentées dans le plan.

Au centre ou au point le plus bas de la courbe, les câbles devront être rapprochés l'un de l'autre de $2\frac{3}{4}$ pieds de chaque côté, pour donner une position oblique aux tiges et la forme d'un berceau au système entier de suspension.

4.— Puits d'AMARRAGE.

Il sera creusé dans le roc solide, en la forme représentée au plan, des puits de 22 pieds de profondeur sur la rive ouest, et de 27 pieds sur la rive est, au-dessous du niveau de la chaussée, en prenant bien garde de ne point déranger le roc solide sans nécessité. Après avoir enlevé les lits de roc les plus détachés à la surface, on y pratiquera avec soin et verticalement, pour y introduire les plaques de retenue en fonte de 3 sur 4 pieds de superficie, des entailles ou cheminées, de 3 sur 6 pieds, qui, à la hauteur du dernier chaînon, devront s'élargir suffisamment pour recevoir les gros blocs de pierre destinés à supporter les chaînes dans leur position curviligne.

Comme le dernier chaînon des chaînes doit occuper une position verticale, la cheminée, dans cette partie des puits d'amarrage, devra être taillée avec soin, au foret, de la dimension susdite de 3 sur 6 pieds, mais à partir de la hauteur de 3 pieds au-dessus de la plaque de retenue, elle devra aller en s'élargissant graduellement en descendant jusqu'à ce qu'elle ait atteint à sa base la dimension de $3\frac{3}{4}$ sur 6 pieds, pour recevoir une voûte renversée en pierre de taille, destinée à retenir en place la plaque de retenue,—le tout tel qu'indiqué au plan.

La cheminée, du côté ouest, devra pareillement, au-dessus du joint du dernier chaînon, subir la même forme, pour admettre une seconde voûte renversée.

Au fond des puits d'amarrage, la cheminée devra être élargie à angles droits, de manière à ce que la moitié de la plaque de retenue puisse s'encaster dans le roc solide, par en-dessous, et il faudra remplir l'espace laissé vide sous cette plaque en maçonnerie de blocaille, après que le dernier chaînon aura été définitivement posé et fixé à la plaque elle-même.

Les voûtes renversées devront être en pierre de taille, à joints n'excédant pas $\frac{1}{2}$ de pouce en épaisseur, et les parois de la cheminée auxquelles elles devront s'ajuster, devront pareillement être taillées de la même manière. D'un côté de la cheminée il sera pratiqué une rainure verticale pour recevoir la chaîne dans toute son épaisseur.

Vis-à-vis et au-dessous des angles ou joints de la chaîne, il devra être placé de gros blocs de pierre, de pas moins de 4 sur 4 pieds de surface, et de 18 pouces d'épaisseur, lesquels seront solidement engagés dans la maçonnerie de blocaille, dans une position qui devra correspondre à la tangente de la courbe à chaque joint.

Le dessus de ces pierres devra être taillé et découpé de manière à y encaster, vis-à-vis des joints, les plaques d'appui qui devront être en fer forgé et avoir $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur, et 10 sur 16 pouces de superficie.

Toute la maçonnerie qui entrera dans la construction des puits d'amarrage et des massifs devra être faite au mortier hydraulique de Thorold (qui est le meilleur préservatif du fer) mêlé dans la proportion d'une partie de chaux pour deux parties de sable. Les chaînes une fois placées et fixées, il faudra remplir les cheminées de bonne maçonnerie de blocaille, hourdée en plein mortier composé de ciment de Thorold, et puis jointoyée au parfait.

5.—PLAQUES DE RETENUE.

Ces plaques devront être en fonte, de 4 pieds de long sur 3 de large, et d'une épaisseur générale de 2 pouces, avec rebords puissants pour leur donner plus de force, tel qu'indiqué au plan.

Elles auront au milieu deux ouvertures de $7\frac{1}{2}$ sur $3\frac{1}{4}$ pouces chacune, pour recevoir l'extrémité des chaînes, avec un rebord de 3 pouces d'épaisseur entre chaque trou et de chaque côté, plus deux autres rebords latéraux entre ces derniers, de 2 pouces d'épaisseur. Chacun des trois rebords d'appui aura une entaille demi-circulaire dans laquelle s'ajusteront les boulons d'attache.

6.—CHAÎNES DE RETENUE.

Les chaînes devront en général avoir 7 pieds de long d'un boulon à l'autre, et se composer alternativement de 7 et 8 barres chacun. Du côté est de la rivière, le dernier chaînon aura 10 pieds de long. Le dernier chaînon sera formé partout de 8 barres, et afin de les faire ajuster comme il faut dans les plaques de retenue, ils devront être légèrement courbés par le bout, ainsi qu'il est représenté au plan.

Les chaînes de 8 barres devront être composées de barres de 5 pouces de largeur sur $\frac{7}{8}$ de pouce d'épaisseur. Les barres seront du meilleur fer forgé d'Angleterre ou des Trois Rivières; elles seront plus larges aux bouts, en forme de cercle de $7\frac{1}{2}$ pouces de diamètre, de manière à pouvoir y percer un trou de $2\frac{1}{2}$ pouces de diamètre, tout en laissant aux barres vis-à-vis des boulons, la même section que partout ailleurs.

Pour donner plus de perfection à l'assemblage des maillons et plus d'uniformité à leur tension, les barres qui devront composer chaque chaînon seront posées côte à côte, dans la position qu'elles doivent occuper relativement les unes aux autres, et on les percera, en commençant par un bout, toutes ensemble et d'un seul coup; on introduira ensuite le boulon dans ce premier trou, et on l'y laissera jusqu'à ce que le forage du second joint soit fait de la même manière; puis on introduira le second boulon, et ainsi de suite jusqu'au dernier joint. Les boulons devront être du meilleur fer forgé, bien tournés, et auront $2\frac{1}{2}$ pouces de diamètre sur 16 de longueur.

Du côté ouest de la rivière, il devra y avoir des maillons d'ajustage capables de changer de 10 pouces la longueur des cables. Ces maillons devront se composer alternativement de 7 et 8 brides se recouvrant les unes les autres, de manière à recevoir les goujons et les coins, aux points d'ajustement, ainsi qu'il est indiqué au plan. Ils devront être forgés avec le plus grand soin et faits du meilleur fer possible, et l'on devra suivre pour les percer la même méthode de forage qu'on a indiquée pour les joints des chaînes, afin que chaque bride fasse son devoir et que la tension se répartisse également sur chacune d'elles.

7.—LES CABLES.

Les cables seront formés chacun de 1200 brins du meilleur fil de fer recuit et fabriqué au charbon de terre, No. 10, disposés parallèlement en écheveaux sans fin, et ficelés en faisceaux cylindriques, d'une manière serrée et continue, au moyen de fil de fer de même grosseur et de même qualité.

Les 1200 brins, y compris la ligature, feront un câble d'environ 5 pouces de diamètre.

Comme on a dessiné que les câbles soient fabriqués *in situ* ou à peu près, il est évident qu'ils ne pourront être commencés qu'après que les piliers auront été construits, les sellettes et les rouleaux posés, ainsi que les chaînes de retenue placées et fixées.

Voici d'après quel mode de fabrication ils devront être faits :—

Chaque câble se formera de 7 câbles plus petits, composés chacun de 170 à 180 brins (les 7 formant ensemble 1200 brins) ; chacun de ces petits câbles sera provisoirement ficelé de ligatures à tous les 4 ou 5 pieds, jusqu'à ce qu'ils soient tous en place, et puis on ôtera ces ligatures, et l'on ficelera les 7 en un seul. Chacun des 7 petits câbles formera un écheveau sans fin, et sera complet de lui-même, et juste de la longueur qui, lorsqu'assemblé avec la chaîne, à l'entrée des puits d'amarrage, donnera la flèche de courbure de 26 pieds à la chaînette, à son centre, ainsi qu'il est spécifié plus haut.

Aux deux extrémités les croupières seront séparées en deux également pour recevoir chacune une des barres de la chaîne à laquelle elles seront assemblées au moyen de boucles intérieures de frottement parfaitement ajustées sur les bouillons d'assemblage. Seront attachés de la même manière à la huitième barre les câbles supplémentaires qui doivent être fixés au tablier du pont suspendu et doivent être placés au côté inférieur des maîtres-câbles à leurs points d'appui sur les sellettes.

Après que le fil de fer aura été reçu en écheveaux ou en rouleaux, il faudra d'abord qu'il soit examiné, éprouvé et approuvé par une personne compétente au service de la commission des chemins ; puis pour en prévenir l'oxidation, on le fera bouillir dans de l'huile de lin, à laquelle on devra mêler un peu de litharge, ce qu'il en faudra pour lui donner la consistance nécessaire, et ensuite on le fera sécher au vent. La force du fil sera éprouvé en en soumettant un seul brin, placé dans une position verticale, à l'action d'un poids de 1400 lbs. S'il casse sous un moindre poids on devra le rejeter. Son uniformité de tension devra aussi être éprouvée, en en étendant horizontalement un brin, soit de 400 pieds de long, entre deux poteaux, et en réduisant la flèche de sa courbure au moyen d'une machine à pouvoir appliquée à l'une des extrémités, jusqu'à ce qu'on puisse constater par le calcul de la courbure produite par son propre poids, qu'il est capable d'une résistance égale à celle ci-dessus mentionnée.

S'il est bien rouillé il devra être pareillement mis de côté, et s'il vient à se rouiller avant de lui faire subir l'immersion dont il est parlé ci-dessus, on aura soin de le dérouiller comme il faut.

Pour faire et poser un câble, on attachera d'abord un brin de fil à la boucle posée à l'extrémité de la chaîne de retenue du côté est, puis on fera passer le rouleau ou l'écheveau par-dessus le sommet du pilier de l'est, et on le passera de l'autre côté de la rivière au moyen d'un charriot de traverse, suspendu à une corde en fil de fer préalablement tendue un peu plus haut que le câble, puis on le fera passer sur le pilier ouest et ensuite autour de la boucle qu'on aura eu soin auparavant d'attacher sur la rive ouest à un poteau fixe planté assez en arrière du puits d'amarrage pour donner au câble une flèche de courbure d'environ 15 pieds entre ses points de suspension, puis on le renverra du côté est, et le passant encore dans la boucle attachée à la chaîne, on le ramènera du côté ouest, et ainsi de suite, jusqu'à ce que les 170 brins qui doivent former un petit câble soient tendus. Il faudra avoir bien soin de donner à chaque brin de fil précisément la même déflexion, comme aussi de garantir le poteau provisoire de la rive ouest du moindre dérangement, vu que le plus léger mouvement de ce côté-là aurait l'effet de changer la longueur du câble.

Chacun des sept petits câbles devra être formé de la même manière, l'un après l'autre, sur les mêmes points extrêmes et supports intermédiaires, pour être posé en place sur les sellettes et attaché successivement à chacun des mail-

lons des chaînes de retenue, en leur donnant la déflexion spécifique de 26 pieds après leur pose. Pour la construction des petits câbles, les points d'appui intermédiaires seront des sellettes en bois posées sur les piliers, à côté des sellettes de fer, et arrondies par le haut, avec entailles circulaires pour recevoir les fils afin d'en faciliter le ficelage, au moyen de ligatures à tous les 4 ou 5 pieds, comme il est dit plus haut. Lorsqu'un écheveau de fil sera épuisé, le bout en devra être épissé avec le bout de l'écheveau suivant, de manière à ce que le tout ne forme qu'un fil continu dans tout l'ensemble. L'épissure se fera en aplatisant les bouts à assembler, sur une longueur de 4 pouces, allant en s'effilant de l'épaulement à la pointe qui se terminera en taillant, et en les ajustant l'un contre l'autre et les ficelant bien serré et d'une manière continue au moyen d'un fil de fer No. 30.

Les bouts du commencement et de la fin de chaque câble devront être, soit assemblés de la même manière, ou bien attachés à la partie du câble la plus rapprochée de leur extrémité, par une ligature semblable, pour les empêcher de glisser sur les boucles.

Les épissures devront être éprouvées de temps à autre, au moyen de poids ou de leviers, et elles devront être assez fortes pour ne point casser avant que le fil même ne se rompe ailleurs.

Les boucles devront être en fer forgé, d'un quart de pouce d'épaisseur.

Les câbles supplémentaires devront se composer de 100 fils de fer et être formés sur des boucles provisoirement placées sur terre pour cette fin.

Les câbles supplémentaires seront placés les premiers au centre des sellettes. De chaque côté viendront deux petits câbles; on en posera trois sur ces deux, et les deux derniers sur ces trois; de cette manière, il sera facile, après avoir ôté les ligatures des petits câbles, de former le câble entier qui devra être ficelé bien serré et d'une manière continue d'un bout à l'autre. Les câbles supplémentaires entre les piliers seront ficelés par intervalles de 12 pieds, en fil de fer du No. 18, et les ligatures seront de 12 pouces, mais du côté de terre ils devront être ficelés avec les maîtres-câbles, comme si c'en n'était qu'un seul, aussi loin que la chose pourra se faire.

Durant l'opération du ficelage il faudra tenir les câbles constamment saturés d'huile de lin, mêlée de litharge, et l'opération finie et le câble séché, la ligature devra recevoir deux couches de peinture, de la couleur que l'on voudra.

8.—SELLETES ET ROULEAUX.

Les sellettes auront, en général, 2 pouces d'épaisseur; la surface inférieure en sera aplaie de manière à porter uniment sur les rouleaux, qui devront avoir 12 pouces de diamètre et avoir la forme de parfaits cylindres, avec rebords saillants d'un pouce de hauteur sur $1\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur. La plaque de fond ou semelle aura $2\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, avec sa surface supérieure bien polie. Elle sera engagée de $1\frac{1}{2}$ pouce dans la maçonnerie du sommet du pilier et sera posée dans un lit de ciment hydraulique. Les rouleaux seront accouplés par des plaques de côté en fer forgé de 4 pouces de largeur sur $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur, et les axes auront $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre.

9.—LA CHAUSSÉE.

Les gardes-corps, les pièces de pont, les longuerines et le premier plancher devront tous être de la meilleure épinette rouge, sciée à orde. Le second plancher devra être en chêne de $1\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur, en planches de pas moins de 16 pieds de long, posées dans le sens longitudinal, à joints brisés, et clouées aux pièces de pont avec des fiches de $6\frac{1}{2}$ pouces, de 5 à la livre, et dans la proportion de 12 lbs au carré. Le second plancher devra être fixé au premier au moyen de fiches de 4 pouces, de 12 à la livre. L'un et l'autre planchers devront être à joints serrés, l'eau devant s'écouler par des dalots de 2 pouces pratiqués de distance en distance sur les côtés. Toute la charpente du tablier devra être en beau bois de sciage bien poli, et construite suivant les dimensions du plan, et le centre de l'arche devra être soulevé d'environ 18 pouces au-dessus de la ligne horizontale. Des sablières de 8 sur 8 pouces, en chêne et tout d'une pièce, devront prendre dans la maçonnerie des culées et s'étendre à une distance de 42 pieds, jusqu'aux points d'attache des câbles supplémentaires, en dessous du tablier, pour en supporter les abouts. Les pièces de ferme devront avoir de 32 à 48 pieds de longueur, et être posées régulièrement à joints brisés ou de recouvrement.

Pour plus amples détails on devra avoir recours au plan.

Après la pose des pièces de pont et du plancher les matériaux des garde-corps devront y être apportés et distribués uniformément vis-à-vis de la place qu'ils devront occuper, et avant de les ériger en place, on changera le plancher, d'une manière uniforme, d'une charge de pierre de 50 tonneaux, après quoi on ajustera les tiges de suspension de manière à donner au tablier la courbure voulue, et ensuite on posera le garde-corps de chaque côté, ainsi que le trottoir, suivant le plan.

La chaussée terminée, les gardes-corps et les bouts des pierres du pont devront être pienturés de trois bonnes couches de céruse et d'huile. Les pièces de pont, les longuerines et le dessous du premier plancher seront blanchis de deux bonnes couches de chaux. Avant de recouvrir le premier plancher et les pièces de pont, la partie supérieure en devra être bien enduite de goudron minéral.

L'extrémité des garde-corps devra être terminée par un poteau auquel la main-courante devra se relier au moyen d'un tirant de fer de 6 pieds de long sur $2\frac{1}{2}$ sur $\frac{3}{4}$ de pouces, pris de chaque côté de la main courante et boulonné d'un bord à l'autre.

La maçonnerie des culées devra être faite de manière à encastrent les poutres et le bout des longuerines et solives, et cet encastrement devra avoir assez de jeu pour que le tablier puisse se soulever ou se rabattre suivant la contraction ou l'expansion des câbles.

10.—TIGES DE SUSPENSION.

Les tiges de suspension seront formées de 28 brins de fil de fer recuit No. 10, le même que pour les câbles, façonné en écheveaux et épissé par les bouts. Elles devront être faites sur leurs propres boucles qui seront espacées de la distance qu'elles devront avoir après la pose définitive, et l'on donnera au fil, en le dévidant autour des boucles, le degré de tension qu'il conviendra pour la rendre uniforme sur tous les brins, et puis on les ficèlera avec du fil No. 18 en ligatures de 3 pouces de largeur, espacées de 6 pouces entre elles. L'assemblage des tiges avec les câbles devra se faire au moyen de bandes de fer forgé de $2\frac{1}{2}$ sur $\frac{3}{4}$ de pouces, prises autour du câble et formées de manière à laisser pendre deux

oreilles percées entre lesquelles s'introduiront les croupières et boucles des tiges qui y seront fixées par un boulon à vis de 1 pouce de diamètre. L'assemblage avec les pièces de pont se fera aussi à-peu-près de la même manière : on saisira le bout de la pièce dans un collier ou crier de fer de même dimension, et on y attachera la tige de la manière qu'il vient d'être dit. Tout ajustement qui pourra devenir nécessaire ensuite, se fera au moyen de coins ou de plaques de fer qu'on introduira entre le collier et le dessous de la pièce de pont.

On pourra se dispenser des colliers de fer pour les 2 ou 3 pièces de chaque côté du milieu du pont, ainsi que des bandes correspondantes du câble, qu'on pourra relier aux pièces de pont au moyen de fil de fer convenablement posé et de coins insérés entre le câble et les pièces pour les serrer davantage et les affermir ensemble.

11.—MAÇONNERIE.

Le rez-de-chaussée des piliers ainsi que les murs de refend devront être en maçonnerie de moëllons taillés à joints de $\frac{3}{4}$ de pouce et posés en assises régulières de pas moins de 18 pouces d'épaisseur, afin d'avoir un corps d'appui sûr et solide, et cette maçonnerie sera faite au mortier de chaux ordinaire, excepté aux joints, sur une distance de 8 pouces du parement, où l'on devra employer le ciment hydraulique.

Les pierres de parement seront posées en boutisses et panneresses, disposées entre elles et l'arrière-mur de manière à faire un tout solide. Les joints de lit et les joints de tête devront être pleins, les premiers jusqu'à 18 pouces et les seconds jusqu'à 12 pouces du parement des massifs. Les boutisses n'auront pas moins de 3 pieds de large de face, ni moins de 4 pieds de long, et les panneresses devront avoir au moins 3 pieds de long. Il y aura, autant que possible, une boutisse pour deux panneresses. L'arrière-mur devra être parfaitement de niveau avec chaque pierre de parement, et il devra aussi y avoir des boutisses à mi-distance entre celles du parement. Dans l'arrière-mur, on pourra faire deux rangs de pierre pour chaque assise de face. Les piliers devront être en pierre de forte dimension, bien taillée à la boucharde, et posée à assises et joints pleins dans du mortier hydraulique. Les assises devront être disposées de la manière indiquée au plan, et elles ne devront pas avoir moins de 18 pouces d'épaisseur. La pierre de couronnement sera tout d'un bloc, de $4\frac{1}{2}$ sur $6\frac{1}{2}$ pieds sur 12 pouces d'épaisseur. Les quatre derniers rangs de pierre immédiatement sous la pierre de couronnement seront reliés entre elles par des boulons ou goujons de la manière qui pourra être prescrite.

L'entrée des puits d'amarrage, au niveau du sol, devra être en pierre taillée au marteau, avec joints de $\frac{3}{4}$ de pouce, et posée dans le mortier ordinaire. Il y aura une voûte en briques renversée à l'intérieur et les orifices seront recouverts d'une dalle en pierre de taille prise dans le ciment.

Les enlées, entre les piliers et les puits d'amarrage, du côté est de la rivière, devront être construites en maçonnerie de blocaille des dimensions représentées dans le plan, posée dans le mortier de chaux ordinaire, et formant un mur solide et fort, dont les joints devront être proprement tirés. Le reste de l'approche de l'est pourra être fait soit par un remblai de terre avec talus de 2 sur 1, ou, à l'option de l'entrepreneur, en pierre de rebut soutenue entre deux murs de moëllons secs, avec talus de 3 pouces au pied.

Les espaces vides entre les murs de la culée de l'est, et dans les environs des puits d'amarrage sur le côté ouest, seront remplis de pierre de rebut, et les deux approches seront recouvertes de 10 pouces de macadam pour en faire un bon chemin de roulage.

Il devra être aussi posé de chaque côté des culées de bons parapets en bois avec main-courante, tel qu'indiqué au plan.

12.—LA FONTE.

Les fontes devront être de la meilleure qualité—parfaites de forme et parfaitement saines. Après les avoir bien chauffées, on leur donnera une couche anti-corrosive d'huile de lin et de goudron minéral, appliqués à l'état chaud.

Il sera fourni à l'entrepreneur copie des plans et devis d'après lesquels il devra faire faire et se procurer à ses dépens tous les moules dont on aura besoin pour les fontes.

Tous les ouvrages devront être exécutés de la manière la meilleure et la plus habile, strictement en conformité des plans et devis, et des directions et instructions que l'entrepreneur pourra recevoir de temps à autre de la personne commise à cette fin par la commission des chemins. Ils devront aussi être faits par des personnes compétentes dans chaque branche, et il n'en sera rien laissé à faire à des ouvriers inférieurs : personne, non plus, ne sera employé aux travaux, à moins que la personne commise par la commission, ainsi qu'il est mentionné plus haut, n'en approuve l'habileté et le degré de confiance.

L'entrepreneur devra aussi se procurer à ses frais le terrain nécessaire pour ses opérations de chantier, et fournir tous les matériaux, outils, ustensils et machines, ainsi que tous les échafaudages, amarres, cordages, blocs, etc., et tout l'attirail nécessaire pour l'érection du pont, et il sera tenu de le compléter conformément aux plans et devis le ou avant le 30 de novembre 1854.

(Signé,) SAMUEL KEEFER,
Ingénieur civil.

Québec, 27 septembre 1853.

No. 2.

DEVIS POUR LA CONSTRUCTION D'UN PONT SUSPENDU SUR LA RIVIÈRE MONTMORENCY, AU-DESSUS DES CHUTES.

1.—SITE.

Le pont projeté sera jeté sur la rivière Montmorency, au-dessus des chutes, à quelques pieds de la tête de la Cataracte, ou à une distance suffisante pour donner un appui sûr et solide aux fondations des piliers.

Mais la ligne exacte de centre sera marquée par l'ingénieur en charge.

Le site en pourra être, à la discrétion des syndics de la commission des chemins, placé à aucun point entre le point ci-dessus indiqué et le site du pont actuel.

2.—DIMENSIONS GÉNÉRALES

La distance d'un point de suspension à l'autre, environ..	327	pieds anglais.
Ouverture d'une culée à l'autre, niveau du plancher....	316	do do
Largeur de la chaussée, 16½ pieds, du trottoir (d'un côté seulement) 3½ pieds, en tout.....	20	do do
Flèche de la courbure de la chaînette	26	do do
Hauteur du plancher au-dessus des hautes eaux, environ	50	do do
Longueur totale des câbles de fil de fer, d'un centre des boulons d'assemblage à l'autre.....	464	do do
Longueur de chaînes de retenue, côté Est.....	39	do do
do do do côté ouest.....	37	do do
Développement de la longueur totale des câbles d'un point d'attache à l'autre.....	540	do do
Hauteur des piliers en maçonnerie, du niveau du plancher aux points de suspension des câbles, sur leurs sellettes	25	pieds, 7½ pcs
Nombre de brins de fil de fer pour chaque câble.....	1000	brins.

3.—DESCRIPTION GÉNÉRALE.

Un tablier en bois léger sera suspendu à deux câbles, dont un de chaque côté du pont, lesquels seront supportés sur quatre piliers en maçonnerie solide, des dimensions représentées au plan.

La chaussée, ainsi que les culées, devront être élevées au niveau de la rive ouest de la rivière.

Les câbles en fil de fer n'iront point plus bas que la surface du sol, mais ils se termineront à l'entrée des cheminées, et se prolongeront delà jusqu'aux plaques de retenue, et seront fixés au roc solide, au moyen de câbles-chaînes de de deux fois la section des câbles de fil de fer eux-mêmes, lesquels s'introduiront dans les massifs en s'infléchissant de la manière indiquée au plan.

Aux points où les câbles passeront sur les piliers, ils seront supportés par un charriot, ou système de rouleaux en fonte surmontés de sellettes en fonte et repo-

sant sur des plaques, aussi en fonte, engagées dans le sommet des piliers, le tout de la forme et des dimensions représentées dans le plan.

Au centre ou au point le plus bas de la courbe, les câbles devront être rapprochés l'un de l'autre de $2\frac{3}{4}$ pieds de chaque côté, pour donner une position oblique aux tiges et la forme d'un berceau au système entier de suspension.

4.— Puits d'AMARRAGE.

Il sera creusé dans le roc solide, en la forme représentée au plan, des puits de 22 pieds de profondeur sur la rive ouest, et de 27 pieds sur la rive est, au-dessous du niveau de la chaussée, en prenant bien garde de ne point déranger le roc solide sans nécessité. Après avoir enlevé les lits de roc les plus détachés à la surface, on y pratiquera avec soin et verticalement, pour y introduire les plaques de retenue en fonte de 3 sur 4 pieds de superficie, des entailles ou cheminées, de 3 sur 6 pieds, qui, à la hauteur du dernier chaînon, devront s'élargir suffisamment pour recevoir les gros blocs de pierre destinés à supporter les chaînes dans leur position curviligne.

Comme le dernier chaînon des chaînes doit occuper une position verticale, la cheminée, dans cette partie des puits d'amarrage, devra être taillée avec soin, au foret, de la dimension susdite de 3 sur 6 pieds, mais à partir de la hauteur de 3 pieds au-dessus de la plaque de retenue, elle devra aller en s'élargissant graduellement en descendant jusqu'à ce qu'elle ait atteint à sa base la dimension de $3\frac{3}{4}$ sur 6 pieds, pour recevoir une voûte renversée en pierre de taille, destinée à retenir en place la plaque de retenue,—le tout tel qu'indiqué au plan.

Au fond des puits d'amarrage, la cheminée devra être élargie à angles droits, de manière à ce que la moitié de la plaque de retenue puisse s'encaster dans le roc solide, par en-dessous, et il faudra remplir l'espace laissé vide sous cette plaque en maçonnerie de blocaille, après que le dernier chaînon aura été définitivement posé et fixé à la plaque elle-même.

Les voûtes renversées devront être en pierre de taille, à joints n'excédant pas $\frac{1}{4}$ de pouce en épaisseur, et les parois de la cheminée auxquelles elles devront s'ajuster, devront pareillement être taillées de la même manière. D'un côté de la cheminée il sera pratiqué une rainure verticale pour recevoir la chaîne dans toute son épaisseur.

Vis-à-vis et au-dessous des angles ou joints de la chaîne, il devra être placé de gros blocs de pierre, de pas moins de 4 sur 4 pieds de surface, et de 18 pouces d'épaisseur, lesquels seront solidement engagés dans la maçonnerie de blocaille, dans une position qui devra correspondre à la tangente de la courbe à chaque joint.

Le dessus de ces pierres devra être taillé et découpé de manière à y encastrier, vis-à-vis des joints, les plaques d'appui qui devront être en fer forgé et avoir $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur, et 10 sur 16 pouces de superficie.

Toute la maçonnerie qui entrera dans la construction des puits d'amarrage et des massifs devra être faite au mortier hydraulique de Thorold (qui est le meilleur préservatif du fer) mêlé dans la proportion d'une partie de chaux pour deux parties de sable. Les chaînes une fois placées et fixées, il faudra remplir les cheminées de bonne maçonnerie de blocaille, liguée en plein mortier composé de ciment de Thorold, et puis jointoyée au parfait.

5.—PLAQUES DE RETENUE.

Ces plaques devront être en fonte, de 4 pieds de long sur 3 de large, et d'une épaisseur générale de 2 pouces, avec rebords puissants pour leur donner plus de force, tel qu'indiqué au plan.

Elles auront au milieu deux ouvertures de $7\frac{1}{2}$ sur $3\frac{1}{4}$ pouces chacune, pour recevoir l'extrémité des chaînes, avec un rebord de 3 pouces d'épaisseur entre chaque trou et de chaque côté, plus deux autres rebords latéraux entre ces derniers, de 2 pouces d'épaisseur. Chacun des trois rebords d'appui aura une entaille demi-circulaire dans laquelle s'ajusteront les boulons d'attache.

6.—CHAÎNES DE RETENUE.

Les chaînons devront en général avoir 7 pieds de long d'un boulon à l'autre, et se composer alternativement de 7 et 8 barres chacun. Du côté est de la rivière, le dernier chaînon aura 10 pieds de long. Le dernier chaînon sera formé partout de 8 barres, et afin de les faire ajuster comme il faut dans les plaques de retenue, ils devront être légèrement courbés par le bout, ainsi qu'il est représenté au plan.

Les chaînons de 8 barres devront être composés de barres de 5 pouces de largeur sur $\frac{7}{8}$ de pouce d'épaisseur. Les barres seront du meilleur fer forgé d'Angleterre ou des Trois Rivières; elles seront plus larges aux bouts, en forme de cercle de $7\frac{1}{2}$ pouces de diamètre, de manière à pouvoir y percer un trou de $2\frac{1}{2}$ pouces de diamètre, tout en laissant aux barres vis-à-vis des boulons, la même section que partout ailleurs.

Pour donner plus de perfection à l'assemblage des maillons et plus d'uniformité à leur tension, les barres qui devront composer chaque chaînon seront posées côte à côte, dans la position qu'elles doivent occuper relativement les unes aux autres, et on les percera, en commençant par un bout, toutes ensemble et d'un seul coup; on introduira ensuite le boulon dans ce premier trou, et on l'y laissera jusqu'à ce que le forage du second joint soit fait de la même manière; puis on introduira le second boulon, et ainsi de suite jusqu'au dernier joint. Les boulons devront être du meilleur fer forgé, bien tournés, et auront $2\frac{1}{2}$ pouces de diamètre sur 16 de longueur.

Du côté ouest de la rivière, il devra y avoir des maillons d'ajustage capables de changer de 10 pouces la longueur des cables. Ces maillons devront se composer alternativement de 7 et 8 brides se recouvrant les unes les autres, de manière à recevoir les gouvions et les coins, aux points d'ajustement, ainsi qu'il est indiqué au plan. Ils devront être forgés avec le plus grand soin et faits du meilleur fer possible, et l'on devra suivre pour les percer la même méthode de forage qu'on a indiquée pour les joints des chaînes, afin que chaque bride fasse son devoir et que la tension se répartisse également sur chacune d'elles.

7.—LES CABLES.

Les câbles seront formés chacun de 1000 brins du meilleur fil de fer recuit et fabriqué au charbon de terre, No. 10, disposés parallèlement en écheveaux sans fin, et ficelés en faisceaux cylindriques, d'une manière serrée et continue, au moyen de fil de fer de même grosseur et de même qualité.

Les 1000 brins, y compris la ligature, seront un câble de près de 5 pouces de diamètre.

Chaque câble se formera de 7 câbles plus petits, composés chacun de 140 à 150 brins (les 7 formant ensemble 1000 brins); chacun de ces petits câbles sera provisoirement ficelé de ligatures à tous les 4 ou 5 pieds, jusqu'à ce qu'ils soient tous en place, et puis on ôtera ces ligatures, et l'on ficelera les 7 en un seul. Chacun des 7 petits câbles formera un écheveau sans fin, et sera complet de lui-même, et juste de la longueur qui, lorsqu'assemblé avec la chaîne, à l'entrée des puits d'amarrage, donnera la flèche de courbure de 26 pieds à la chabette, à son centre, ainsi qu'il est spécifié plus haut.

Aux deux extrémités les croupières seront séparées en deux également pour recevoir chacune une des barres de la chaîne à laquelle elles seront assemblées au moyen de boucles intérieures de frottement parfaitement ajustées sur les boulons d'assemblage. Seront attachés de la même manière à la huitième barre les câbles supplémentaires qui doivent être fixés au tablier du pont suspendu et doivent être placés au côté inférieur des maîtres-câbles à leurs points d'appui sur les sellettes.

Après que le fil de fer aura été reçu en écheveaux ou en rouleaux, il faudra d'abord qu'il soit examiné, éprouvé et approuvé par une personne compétente au service de la commission des chemins; puis pour en prévenir l'oxidation, on le fera bouillir dans de l'huile de lin, à laquelle on devra mêler un peu de litharge, ce qu'il en faudra pour lui donner la consistance nécessaire, et ensuite on le fera sécher au vent. La force du fil sera éprouvé en en soumettant un seul brin, placé dans une position verticale, à l'action d'un poids de 1500 lbs. S'il casse sous un moindre poids on devra le rejeter. Son uniformité de tension devra aussi être éprouvée, en en étendant horizontalement un brin, soit de 400 pieds de long, entre deux poteaux, et en réduisant la flèche de sa courbure au moyen d'une machine à pouvoir appliquée à l'une des extrémités, jusqu'à ce qu'on puisse constater par le calcul de la courbure produite par son propre poids, qu'il est capable d'une résistance égale à celle ci-dessus mentionnée.

S'il est bien rouillé il devra être pareillement mis de côté, et s'il vient à se rouiller avant de lui faire subir l'immersion dont il est parlé ci-dessus, on aura soin de le dérouiller comme il faut.

Chacun des sept petits câbles devra être formé de la même manière, l'un après l'autre, sur les mêmes points extrêmes et supports intermédiaires, pour être posé en place sur les sellettes et attaché successivement à chacun des mailons des chaînes de retenue, en leur donnant la déflexion spécifique de 26 pieds après leur pose.

Le mode de fabrication sera laissé à l'ingénieur surveillant.

Pour la construction des petits câbles, les points d'appui intermédiaires seront des sellettes en bois posées sur les piliers, à côté des sellettes de fer, et arrondies par le haut, avec entailles circulaires pour recevoir les fils afin d'en faciliter le ficelage, au moyen de ligatures à tous les 4 ou 5 pieds, comme il est dit plus haut. Lorsqu'un écheveau de fil sera épuisé, le bout en devra être épissé avec le bout de l'écheveau suivant, de manière à ce que le tout ne forme qu'un fil continu dans tout l'ensemble. L'épissure se fera en aplatisant les bouts à assembler, sur une longueur de 4 pouces, allant en s'effilant de l'épaulement à la pointe qui se terminera en taillant, et en les ajustant l'un contre l'autre et les ficelant bien serré et d'une manière continue au moyen d'un fil de fer No. 30.

Les bouts du commencement et de la fin de chaque câble devront être, soit assemblés de la même manière, ou bien attachés à la partie du câble la plus rapprochée de leur extrémité, par une ligature semblable, pour les empêcher de glisser sur les boucles.

Les épissures devront être éprouvées de temps à autre, au moyen de poids ou de leviers, et elles devront être assez fortes pour ne point casser avant que le fil même ne se rompe ailleurs.

Les boucles devront être en fer forgé, d'un quart de pouce d'épaisseur.

Les câbles supplémentaires devront se composer de 100 fils de fer et être formés sur des boucles provisoirement placées sur terre pour cette fin.

Les câbles supplémentaires seront placés les premiers au centre des sellettes. De chaque côté viendront deux petits câbles; on en posera trois sur ces deux, et les deux derniers sur ces trois; de cette manière, il sera facile, après avoir ôté les ligatures des petits câbles, de former le câble entier qui devra être ficelé bien serré et d'une manière continue d'un bout à l'autre. Les câbles supplémentaires entre les piliers seront ficelés par intervalles de 12 pieds, en fil de fer du No. 18, et les ligatures seront de 12 pouces, mais du côté de terre ils devront être ficelés avec les maîtres-câbles, comme si c'en n'était qu'un seul, aussi loin que la chose pourra se faire.

Durant l'opération du ficelage il faudra tenir les câbles constamment saturés d'huile de lin, mêlée de litharge, et l'opération finie et le câble séché, la ligature devra recevoir deux couches de peinture, de la couleur que l'on voudra.

8.—SELLETTES ET ROULEAUX.

Les sellettes auront, en général, 2 pouces d'épaisseur; la surface inférieure en sera aplaniée de manière à porter uniment sur les rouleaux, qui devront avoir 12 pouces de diamètre et avoir la forme de parfaits cylindres, avec rebords saillants d'un pouce de hauteur sur $1\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur. La plaque de fond ou semelle aura $2\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, avec sa surface supérieure bien polie. Elle sera engagée de $1\frac{1}{2}$ pouce dans la maçonnerie du sommet du pilier et sera posée dans un lit de ciment hydraulique. Les rouleaux seront accouplés par des plaques de côté en fer forgé de 4 pouces de largeur sur $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur, et les axes auront $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre.

9.—LA CHAUSSÉE.

La chaussée devra être supportée par des pièces de pont espacées de 4 pieds entre elles, d'un centre à l'autre. Ces pièces auront 14 sur 4 pouces de section à leur centre, et 12 sur 4 pouces à leurs extrémités.

Les gardes-corps, les pièces de pont, les longuerines et le premier plancher, devront tous être de la meilleure épinette rouge, sciée à orde. Le second plancher devra être en chêne de $1\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur, en planches de pas moins de 16 pieds de long, posées dans le sens longitudinal, à joints brisés, et clouées aux pièces de pont avec des fiches de $6\frac{1}{2}$ pouces, de 5 à la livre, et dans la proportion de 12 lbs au carré. Le second plancher devra être fixé au premier au moyen de fiches de 4 pouces, de 12 à la livre. L'un et l'autre planchers devront être à joints serrés, l'eau devant s'écouler par des dalots de 2 pouces pratiqués de distance en distance sur les côtés. Toute la charpente du tablier devra être en beau bois de sciage bien poli, et construite suivant les dimensions du plan, et le centre de l'arche devra être soulevé d'environ 18 pouces au-dessus de la ligne horizontale. Des sablières de 8 sur 8 pouces, en chêne, et tout d'une pièce, devront prendre dans la maçonnerie des culées et s'étendre à une distance de 42 pieds, jusqu'aux points d'attache des câbles supplémentaires, en dessous du

tablier, pour en supporter les abouts. Les pièces de ferme devront avoir de 32 à 48 pieds de longueur, et être posées régulièrement à joints brisés ou de recouvrement.

Pour plus amples détails on devra avoir recours au plan.

Après la pose des pièces de pont et du plancher les matériaux des garde-corps devront y être apportés et distribués uniformément vis-à-vis de la place qu'ils devront occuper, et avant de les ériger en place, on changera le plancher, d'une manière uniforme, d'une charge de pierre de 50 tonneaux, après quoi on ajustera les tiges de suspension de manière à donner au tablier la courbure voulue, et ensuite on posera le garde-corps de chaque côté, ainsi que le trottoir, suivant le plan.

La chaussée terminée, les gardes-corps et les bouts des pierres du pont devront être pienturés de trois bonnes couches de céruse et d'huile. Les pièces de pont, les longuerines et le dessous du premier plancher seront blanchis de deux bonnes couches de chaux. Avant de recouvrir le premier plancher et les pièces de pont, la partie supérieure en devra être bien enduite de goudron minéral.

L'extrémité des garde-corps devra être terminée par un poteau auquel la main-courante devra se relier au moyen d'un tirant de fer de 6 pieds de long sur $2\frac{1}{2}$ sur $\frac{3}{4}$ de pouces, pris de chaque côté de la main courante et boulonné d'un bord à l'autre.

La maçonnerie des culées devra être faite de manière à encastrent les pôtdeaux et le bout des longuerines et solives, et cet encastrement devra avoir assez de jeu pour que le tablier puisse se soulever ou se rabattre suivant la contraction ou l'expansion des câbles.

10.—TIGES DE SUSPENSION.

Les tiges de suspension seront formées de 28 brins de fil de fer recuit No. 10, le même que pour les câbles, façonné en écheveaux et épissé par les bouts. Elles devront être faites sur leurs propres boucles qui seront espacées de la distance qu'elles devront avoir après la pose définitive, et l'on donnera au fil, en le dévidant autour des boucles, le degré de tension qu'il conviendra pour la rendre uniforme sur tous les brins, et puis on les ficêlera avec du fil No. 18 en ligatures de 3 pouces de largeur, espacées de 6 pouces entre elles, ou bien l'entrepreneur pourra, s'il le veut, y substituer du "Patent Improved Iron Rope," de $2\frac{1}{2}$ pouces de circonférence, et de $5\frac{1}{2}$ livres à la brasse. L'assemblage des tiges avec les câbles devra se faire au moyen de bandes de fer forgé de $2\frac{1}{2}$ sur $\frac{3}{8}$ de pouces, prises autour du câble et formées de manière à laisser pendre deux oreilles percées entre lesquelles s'introduiront les croupières et boucles des tiges qui y seront fixées par un boulon à vis de 1 pouce de diamètre. L'assemblage avec les pièces de pont se fera aussi à-peu-près de la même manière : on saisira le bout de la pièce dans un collier ou étrier de fer de même dimension, et on y attachera la tige de la manière qu'il vient d'être dit. Tout ajustement qui pourra devenir nécessaire ensuite, se fera au moyen de coins ou de plaques de fer qu'on introduira entre le collier et le dessous de la pièce de pont.

On pourra se dispenser des colliers de fer pour les 2 ou 3 pièces de chaque côté du milieu du pont, ainsi que des bandes correspondantes du câble, qu'on pourra relier aux pièces de pont au moyen de fil de fer convenablement posé et de coins insérés entre le câble et les pièces pour les serrer davantage et les affermir ensemble.

11.—MAÇONNERIE.

Le rez-de-chaussée des piliers ainsi que les murs de refend devront être en maçonnerie de moëllons taillés à joints de $\frac{3}{8}$ de pouce et posés en assises régulières de pas moins de 18 pouces d'épaisseur, afin d'avoir un corps d'appui sûr et solide, et cette maçonnerie sera faite au mortier de chaux ordinaire, excepté aux joints, sur une distance de 8 pouces du parement, où l'on devra employer le ciment hydraulique.

Les pierres de parement seront posées en boutisses et panneresses, disposées entre elles et l'arrière-mur de manière à faire un tout solide. Les joints de lit et les joints de tête devront être pleins, les premiers jusqu'à 18 pouces et les seconds jusqu'à 12 pouces du parement des massifs. Les boutisses n'auront pas moins de 3 pieds de large de face, ni moins de 4 pieds de long, et les panneresses devront avoir au moins 3 pieds de long. Il y aura, autant que possible, une boutisse pour deux panneresses. L'arrière-mur devra être parfaitement de niveau avec chaque pierre de parement, et il devra aussi y avoir des boutisses à mi-distance entre celles du parement. Dans l'arrière-mur, on pourra faire deux rangs de pierre pour chaque assise de face. Les piliers devront être en pierre de forte dimension, bien taillée à la boucharde, et posée à assises et joints pleins dans du mortier hydraulique. Les assises devront être disposées de la manière indiquée au plan, et elles ne devront pas avoir moins de 18 pouces d'épaisseur. Les assises les plus épaisses seront placées au bas. Les joints n'exèderont pas de $\frac{3}{8}$ pouce en épaisseur. La pierre de couronnement sera tout d'un bloc, de $4\frac{1}{2}$ sur 6 pieds sur 12 pouces d'épaisseur. Les quatre derniers rangs de pierre immédiatement sous la pierre de couronnement seront reliés entre elles par des boulons ou goujons de la manière qui pourra être prescrite.

L'entrée des puits d'amarrage, au niveau du sol, devra être en pierre taillée au marteau, avec joints de $\frac{3}{8}$ de pouce, et posée dans le mortier ordinaire. Il y aura une voûte en briques renversée à l'intérieur et les orifices seront recouverts d'une dalle en pierre de taille prise dans le ciment.

Les culées, entre les piliers et les puits d'amarrage, du côté est de la rivière, devront être construites en maçonnerie de blocaille des dimensions représentées dans le plan, posée dans le mortier de chaux ordinaire, et formant un mur solide et fort, dont les joints devront être proprement tirés, comme aussi la partie de l'approche de l'est qui s'étend jusqu'à la côte du chemin solide qui termine ce qu'on peut appeler les approches du pont de ce côté de la rivière, ou on pourra y substituer, au désir de l'entrepreneur, entre les piliers et les puits d'amarrage, un bon remblai de terre, avec talus de 2 sur 1, bien couvert de fourb et semé de graine de foin.

Les espaces vides entre les murs de la culée de l'est, et dans les environs des puits d'amarrage sur le côté ouest, seront remplis de pierre de rebut, et les deux approches seront recouvertes de 10 pouces de macadam pour en faire un bon chemin de roulage.

Il devra être aussi posé de chaque côté des culées de bons parapets en bois avec main-courante, tel qu'indiqué au plan.

12.—LA FONTE.

Les fontes devront être de la meilleure qualité—parfaites de forme et parfaitement saines. Après les avoir bien chauffées, on leur donnera une couche anticorrosive d'huile de lin et de goudron minéral, appliqués à l'état chaud.

L'entrepreneur devra faire faire et se procurer à ses dépens tous les moules dont on aura besoin pour les fonte

Tous les ouvrages devront être exécutés de la manière la meilleure et la plus habile, strictement en conformité des plans et devis, et des directions et instructions quel'entrepreneur pourra recevoir de temps à autre de la personne commise à cette fin par la commission des chemins. Ils devront aussi être faits par des personnes compétentes dans chaque branche, et il n'en sera rien laissé à faire à des ouvriers inférieurs : personne, non plus, ne sera employé aux travaux, à moins que la personne commise par la commission, ainsi qu'il est mentionné plus haut, n'en approuve l'habileté et le degré de confiance.

L'entrepreneur devra aussi se procurer à ses frais le terrain nécessaire pour ses opérations de chantier, et fournir tous les matériaux, outils, ustensils et machines, ainsi que tous les échafaudages, amarres, cordages, blocs, etc., et tout l'attirail nécessaire pour l'érection du pont, et il sera tenu de le compléter conformément aux plans et devis le ou avant le 1er de décembre 1855.

Tel est le devis auquel il est référé dans le marché passé ce jour, par et entre les parties soussignées et devant les notaires aussi soussignés, auquel marché le dit devis est annexé comme devant ou faire partie dans toute sa teneur.

(Signé,) SIMON OCTEAU,
 " E. DALAIRE,
 " WM. H. LEMOINE,
 " J. B. CARRIER,
 " JOHN ROWLEY,
 " JAMES GIBB,
 " EDOUARD J. DEBLOIS,
 " F. LANGLOIS, N.P.

(Signé,) THOMAS A. WALKER,
 Par procuration pour
 ROBERT WALKER,
 " CHARLES WALKER,
 " GEORGE HALL,
 " LS. PRÉVOST, N.P.

QUÉBEC, 28 juillet 1854.

(Vrai copie.)

LS. PRÉVOST, N.P.

No. 3.

MARCHÉ ENTRE WALKER ET LES SYNDICS.

AUJOURD'HUI, le 28^e jour de juillet de l'an de grâce 1854, pardevant nous, les notaires soussignés, dûment commissionnés et assermentés, demeurant en la cité de Québec, dans la province du Canada, ont comparu en personnes : Thomas Andrew Walker, ingénieur et entrepreneur, demeurant en la cité de Québec, d'une part ; et James Gibb, écuyer, demeurant sur le chemin St. Louis, près de Québec ; John Rowley, écuyer, médecin, demeurant en la cité de Québec ; Edouard Joseph DeBlois, écuyer, avocat, demeurant à la Carrière, dans la Banlieue de Québec ; William Henry Lemoine, écuyer, demeurant en la paroisse de Château Richer, dans le comté de Montmorency ; Etienne Dalais, écuyer, demeurant en la paroisse de Notre-Dame de la Victoire, dans le comté de Lévis ; Simon Oiseau, écuyer, demeurant en la paroisse de St. Joseph, Pointe Lévi, et Jean Baptiste Carrier, écuyer, demeurant en la paroisse de St. Henry, dans le dit comté de Lévis, tous syndics dûment nommés pour l'administration des chemins à barrières des environs de la cité de Québec et y conduisant, par et en vertu d'une ordonnance du gouverneur du Bas-Canada et de son conseil spécial, passé dans la 4^e année du règne de Sa Majesté, ch. 17, intitulé : "Ordonnance pour pourvoir à l'amélioration de certains chemins dans le voisinage de la cité de Québec, et y conduisant, et pour établir un fonds pour cet objet," agissant encore en vertu des dispositions d'un acte de la législature, passé dans les 14^e et 15^e années du règne de Sa Majesté, ch. 133, intitulé : "Acte pour autoriser les commissaires des chemins à barrières de Québec à faire une émission de débentures à un montant limité aux fins d'acheter et reconstruire le pont Montmorency," et agissant encore en vertu des dispositions d'un autre acte de la législature, passé dans la 16^e année du règne de Sa Majesté, ch. 235, intitulé : "Acte pour permettre aux syndics des chemins à barrières de Québec d'émettre des débentures à un certain montant, et pour mettre certains chemins sous leur contrôle," les dits syndics, parties aux présentes en leur qualité de syndics des chemins à barrières de Québec, d'autre part.

Lesquelles dites parties ont fait marché, stipulé et contracté comme suit, c'est-à-savoir :

Le dit Thomas Andrew Walker s'oblige par les présentes de bâtir, ériger et construire, finir et compléter, d'une manière forte, solide et habile, avec les meilleurs matériaux, et d'après l'art, le tout bien exécuté, et sujet à l'inspection et au jugement de personnes compétentes, et sous la surveillance de l'ingénieur de la commission des chemins à barrières, un pont suspendu sur la rivière Montmorency, en haut de la chute ; le dit pont devant être jeté sur la dite rivière Montmorency au-dessus de la chute, à quelques pieds en amont de la tête de la cataracte, ou suffisamment éloigné pour donner une base sûre et solide aux fondations des piliers, la ligne de centre exacte devant être marquée par l'ingénieur de la commission des chemins à barrières ; et à ces fins le dit entrepreneur promet et s'oblige par les présentes d'exécuter tous les ouvrages mentionnés et détaillés dans le devis du dit pont, de la meilleure manière et d'après l'art, en se conformant strictement aux plans et devis, et aux ordres et

instructions que pourra lui donner de temps à autre l'ingénieur de la commission des chemins.

Le dit entrepreneur s'engage de plus à trouver et à fournir tous les matériaux, outils, ustensiles et machines, ainsi que toutes autres choses nécessaires pour l'érection du dit pont, les dits matériaux de toutes sortes et descriptions devant être des meilleurs sous tous les rapports et sujets à la visite et inspection de personnes compétentes.

Le dit entrepreneur s'oblige de plus de commencer les dits ouvrages immédiatement après la passation du présent marché, et de finir, compléter et livrer le tout aux dits syndics, le ou avant le 1er jour de décembre 1855. Les dits syndics devront pourvoir à l'achat de tout le terrain nécessaire pour l'élévation et les approches du dit pont de chaque côté de la rivière.

Le présent marché est ainsi fait et passé pour et en considération du prix et somme de £7,200, argent courant de cette province, que les dits syndics des chemins à barrières de Québec promettent et s'obligent, par les présentes, en leur dite qualité de syndics, de payer au dit entrepreneur en débetures à être émises en vertu des dispositions des dits actes du parlement, ou d'aucun autre acte du parlement autorisant l'émission de nouvelles débetures, ou à même tous fonds que les dits syndics pourront avoir en mains à l'avenir, en et par versements selon et à mesure que les dits ouvrages avanceront, sur les certificats de l'ingénieur, le dernier paiement devant se faire lorsque les dits ouvrages auront été complétés à la satisfaction des dits syndics et par eux reçus; les dites débetures rachetables à quinze ans de la date de leur émission et portant intérêt à six pour cent par an, le dit intérêt payable semi-annuellement, et lesquelles dites débetures le dit entrepreneur sera tenu de prendre et accepter au pair et pour la valeur qu'elles exprimeront en argent courant de cette province, sans qu'il puisse prétendre et implorer aucune dépréciation de leur valeur vénale d'aucune manière que ce soit.

Et à ces présentes sont intervenus et ont comparu personnellement, Charles Walker, ingénieur, de la cité de Québec, agissant comme procureur, dûment nommé aux fins spéciales des présentes, de Robert Walker, écuyer, du township de Stanfold, dans le Bas-Canada, en vertu d'une procuration passée en l'étude de F. X. Praute et son confrère, notaires, le 26e jour de juin dernier, dont copie authentique est ci-annexée, et George Hall, écuyer, de la cité de Québec, marchand épicier, et membre du conseil de ville; lesquels, après avoir eu et pris communication du présent marché et du devis y annexé, se sont portés et par les présentes se portent cautions solidaires pour le dit entrepreneur, en faveur des dits syndics des chemins à barrières de Québec, ce acceptant, pour la due et entière exécution, par le dit entrepreneur, du présent marché et de tous les engagements par lui ainsi contractés en vertu des présentes, à tous et chacun desquels les dits Robert Walker, par son procureur, et George Hall, s'obligent, eux, leurs hoirs et ayants-cause, conjointement et solidairement avec le dit entrepreneur, l'un pour l'autre et un d'eux seul pour le tout, sous les diverses renonciations requises par la loi, les dites cautions en faisant leur propre affaire comme seuls et principaux obligés.

Le dit entrepreneur s'engage de plus à payer au notaire soussigné son honoraire pour le présent contrat, y inclus une copie d'icelui, et du dit devis, pour les dits syndics. Et pour l'exécution des présentes, les dites parties ont fait élection de domicile irrévocable comme suit, c'est à savoir: Le dit entrepreneur et les dites cautions en la demeure du dit entrepreneur, à Québec, et les dits syndics au bureau de la commission des chemins en la dite cité de Québec.

Ainsi fait et passé dans la dite cité de Québec, en l'étude de Louis Prévost, l'un des notaires soussignés, les jour et an ci-dessus en premier lieu mentionnés, sous le No. 5041. En foi de quoi les dites parties, agissant comme susdit, ont signé les présentes avec nous dits notaires, après lecture faite.

(Signé,)

THOMAS A. WALKER,

par procuration pour Robert Walker.

“ CHAKLES WALKER,

“ GEORGE HALL,

“ JAS. GIBB,

“ JOHN ROWLEY,

“ ED. J. DEBLOIS,

“ W. H. LEMOINE,

“ E. DALAIRE,

“ SIMON OCTEAU,

“ J. B. CARRIER,

“ L. PRÉVOST, N. P.

F. LANGLOIS, notaire.

Vraie copie de la minute demeurée de record en mon étude.

L. PRÉVOST, N. P.

No. 4.

RAPPORT DE M. RANKIN SUR LA CAUSE DE LA CHUTE DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Messieurs,—En recevant la nouvelle de la chute du pont suspendu de Montmorency je me suis empressé de me transporter sur les lieux, en compagnie de M. T. A. Walker, l'entrepreneur, pour en examiner la cause.

Nous avons trouvé que le 2^d chaînon de la chaîne de retenue du nord-ouest s'était cassé à environ 3 ou 4 pieds au-dessous du niveau du sol. La secousse qui en a résulté pour le câble opposé a fait manquer le premier chaînon de la chaîne du sud-ouest, et le câble en sautant pardessus ce pilier en a emporté une partie de la corniche. L'amarrage du côté est de la rivière est resté parfaitement intact et le pont s'y trouve suspendu du haut des piliers dans la chute. Presque tout le bois du pont a été emporté par le torrent. Aucun des piliers n'a de mal à l'exception de la corniche que le câble a endommagée en sautant.

Je suis sous l'impression que comme cet amarrage a été construit au commencement de l'hiver, la gelée l'aura travaillé, et que du moment que le dégel se sera fait sentir à la surface, il aura obéi sous la tête des maillons, et ceux-ci venant à porter contre l'angle du rocher, n'ont pu résister à cette pression transversale. Cela étant, la même chose serait pareillement arrivée, les chaînes eussent-elles été deux ou trois fois plus fortes.

Cependant, sans cette malheureuse circonstance, elles étaient capables de supporter une charge six fois plus forte que celle du pont.

Nous avons examiné sept des barres cassées de l'amarrage du nord-ouest, et à l'exception de deux sur le bord desquelles nous avons remarqué de légères pailles, elles étaient toutes parfaitement saines. Ces pailles n'étaient pas assez fortes pour occasionner une rupture.

Je suis, etc.,

(Signé,) WM. H. RANKIN.

1er mai 1856.

No. 5.

AUX SYNDICS DES CHEMINS A BARRIÈRES DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 12 mai 1856.

Messieurs,—Je prends la liberté, pour me rendre à votre désir, de faire les remarques suivantes sur le rapport de MM. G. R. Baldwin, I. C., Wm. Chessell, D. I. R. et du lieut. col. Renwick, I. R.

Il est satisfaisant de voir que ces messieurs ont trouvé que les piliers n'ont point eu de mal, à l'exception des corniches de trois d'entre eux qui ont été dérangées par les câbles, parceque, d'abord, la maçonnerie était la partie la plus coûteuse de l'ouvrage, et ensuite parceque ce fait prouve la fausseté et la malice de la rumeur que les mauvaises langues ont répandue avec tant de soin avant l'accident, savoir, que les piliers étaient enfoncés et penchés.

La cause immédiate de la destruction du pont est attribuée à ce que la maçonnerie des massifs a été faite en hiver (voir 5e et 6e paragraphes du rapport). Je concours parfaitement dans cette opinion, et je suis excusable parcequ'aucuns des intéressés ni personne plus au fait que moi des effets de la gelée dans ce pays, n'y ont objecté. Au contraire, plusieurs maçons, en qui j'avais la plus grande confiance, m'ont assuré qu'ils avaient été certainement dans l'habitude de bâtir en plein cœur d'hiver. Vu la difficulté des temps et d'autres causes d'empêchement, l'entrepreneur n'a pu pousser ses travaux avec énergie pendant l'été, et ce ne fut qu'en automne qu'il put faire un effort pour finir l'ouvrage. Le fer des maillons n'était pas encore arrivé, et c'est ainsi que les travaux des massifs ont dû être remis jusqu'à la fin de l'année pour être repris alors, attendu qu'autrement il aurait fallu retarder tout l'ouvrage d'une autre année.

L'entrepreneur d'un autre côté poussa les travaux avec toute la diligence qu'il lui a été possible, à cause de l'état dangereux du vieux pont, et parcequ'il a été souvent pressé de le faire.

Quant à la dernière partie du 6e paragraphe du rapport, je prendrai la liberté de dire que dans une conversation que j'eus avec l'entrepreneur (M. Walker), au sujet des blocs de pierre en question, je concours dans son opinion, qu'il n'y en avait pas besoin où le roc était solide, et qu'il ne pouvait donner aux têtes des chaînons aucun appui artificiel aussi bon que celui auquel la nature avait pourvu elle même.

Cependant, j'étais d'avis que les plaques de fer étaient absolument nécessaires, et ce n'est que tout récemment que j'ai appris qu'on n'en avait pas, mais à l'amarrage du S. E., qui a été bâti le premier.

Pour se convaincre de la vérité de mes intentions sous ce rapport, il suffit de regarder au plan que je fis en grand des amarrages, en septembre 1855, vers le temps qu'on s'est mis à construire le premier, et dont j'ai donné une copie à l'inspecteur de la maçonnerie pour sa gouverne, lequel indique cette grande pierre d'appui sous la tête des maillons qui ont cédé.

Plus tard, néanmoins, il fut jugé à propos de construire les massifs en assises obliques, mais messieurs les signataires du rapport semblent avoir passé ce fait inaperçu, et ils n'ont pas vu non plus que les massifs ainsi construits auraient eu à supporter une partie considérable de la pression des câbles qu'on avait soulevés de la ligne directe entre les têtes des derniers chaînons et les points de suspension, et que de cette manière la pression, agissant sur la partie supérieure de l'ouvrage, aurait tendu à empêcher tout mouvement dans la partie inférieure et à détruire la grande importance qu'auraient eue les pierres d'appui, si les massifs en eussent été construits d'après le plan.

L'élévation des câbles au-dessus de la ligne droite rendait impossible le dérangement des piliers par le passage des charges, comme ça eût été le cas à Niagara.

Quant au fer, je n'ai qu'à dire qu'on le considérait si bon à Québec, que s'il y eut eu un endroit de la construction qui en eût exigé de meilleur qu'un autre, je l'aurais employé là.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé) Wm. H. RANKIN,
Ingénieur civil.

N^o. 6.

AUX SYNDICS DE LA COMMISSION DES CHEMINS À BARRIÈRES DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 6 mai 1856.

Monsieur,—Nous étant, M. G. R. Baldwin, ingénieur civil, M. Chessell, du département des ingénieurs royaux, et moi, rendus, lundi, le 5 du courant, conformément à votre requisition, au Sault Montmorency, pour examiner les ruines du pont suspendu qui est tombé le 30 ultimo, après avoir été ouvert au public quelques jours seulement, et pour retracer la cause de sa chute, nous avons trouvé :—

1^o.—Un pilier intact, et le haut des trois autres dégradé par le passage des câbles lors de la chute du pont. Le corps de tous les piliers intact.

2^o.—Les câbles et une partie du pont pendus aux piliers, sur la rive gauche de la rivière, et les câbles légèrement dérangés sur les sellettes; les extrémités détachées des câbles pendantes dans le précipice et immergées dans la cascade de 220 pieds.

3^o.—Aux amarrages de la rive droite ou côté ouest de la rivière, les maillons de 7 pieds, sur 5 sur $\frac{1}{2}$ de pouces, cassés à environ 5 pieds plus bas que la surface du sol.

4^o.—On a constaté que la rupture fatale a eu lieu à l'amarrage du nord-ouest, rive droite de la rivière; que la démolition qui s'en suivit a été instantanée. Les 8 maillons de fer étaient cassés vers leur milieu.

50.—La maçonnerie de cet amarrage avait été faite en décembre dernier, à ce que nous avons appris.

On nous a dit que la plaque de retenue était fixée et encastrée dans le roc solide à environ 20 pieds sous sol.

Nous avons trouvé les cheminées remplies de blocaille, le mortier de chaux mou et qu'en partie dégelé.

Les deux premiers chaînons, ainsi qu'environ la moitié du troisième, à partir de la plaque de retenue, nous ont semblé porter contre le roc solide, mais plus haut les chaînes appuyaient sur un massif en maçonnerie brute; comme elles formaient une courbe à partir du premier chaînon qui était vertical, à aller au point de jonction avec les câbles, en dehors du massif, le poids du pont avait comprimé la maçonnerie de blocaille et amené le milieu du 3e chaînon à appuyer contre l'angle du rocher.

L'immense poids du pont agissant sur ce levier et produisant une pression transversale, les barres durent casser successivement les unes après les autres.

Le pont se tordant dans sa chute fit casser l'amarrage adjacent du même côté, et du côté opposé à l'amarrage sud-est la partie des chaînes en dehors du roc s'est enfoncée de $4\frac{1}{2}$ pouces dans le massif en maçonnerie, bien qu'il ait été bâti en octobre.

A l'amarrage du nord-est, construit en novembre dernier, il paraît qu'immédiatement avant l'ouverture du pont au public, on avait trouvé 6 maillons sur 8 de cassés, mais qu'on les avait remplacés, les deux barres qui avaient résisté ayant dû probablement pour quelque temps supporter toute cette partie du pont.

60. La cause immédiate de l'accident est déjà exprimée au 5e paragraphe.

D'après le plan primitif de MM. Keefer et Rubidge, et le devis signé par les parties au marché, il devait y avoir de grosses pierres, de pas moins de 4 sur 4 pieds sur 1 pied 6 pouces, solidement engagées dans de la maçonnerie brute et placées dans une position correspondante à la tangente de la courbe formée à chaque joint. Le dessus de ces pierres devait être taillé et découpé de manière à y engager, vis-à-vis des joints, les plaques d'appui, qui devaient être en fer forgé et avoir $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur, et 10 sur 16 pouces de superficie; toute la maçonnerie qui devait entrer dans la construction des puits et systèmes d'amarrage devait être faite au mortier hydraulique de Thorold (qui est le meilleur préservatif du fer), mêlé dans la proportion d'une partie de chaux pour deux parties de sable. Les chaînes une fois placées et fixées, on devait remplir les cheminées de bonne maçonnerie de blocaille, hourdée en plein mortier composé de ciment de Thorold, et puis jointoyée au parfait.

Il paraît que ces pierres et ces plaques d'appui ont été tout-à-fait omises, et il semble qu'on n'avait pas compris la nécessité non plus que l'importance de les saisir de manière à ce qu'elles ne pussent en aucune façon, en cédant, amener la moindre pression sur le milieu des maillons, mais nous pensons que la démolition, qui a été si immédiate, est plutôt due à ce qu'on a bâti en plein hiver par un froid de plusieurs degrés au-dessous de zéro.

Nous sommes d'avis que la maçonnerie des massifs aurait dû être faite conformément au devis, et assez à point pour leur donner le temps de s'affermir avant de les soumettre à aucune pression.

Nous ne croyons pas que le fer des maillons cassés fut suffisamment bon.

Nous avons l'honneur d'être, etc.,

(Signé.)

GEO. R. BALDWIN, I. C.

WM. CHESSELL, D. I. R.

W. T. RENWICK, Lt. Col. I. R.

A.

QUÉBEC, 29 janvier 1852.

Monsieur,—J'ai instruction de la part des syndics des chemins à barrières de Québec, de vous prier de faire en sorte qu'il soit permis à quelque monsieur attaché au département des travaux publics de leur fournir un rapport sur l'état actuel du pont Montmorency qu'ils sont sur le point d'acheter conformément à l'acte de la dernière session du parlement.

Si c'est un effet de la bonté des honorables commissaires du bureau des travaux publics, les syndics aimeraient à se prévaloir des services de M. Rubidge qui a déjà eu la permission d'agir pour eux.

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

J. PORTER,
Secrétaire des syndics.

T. A. BEGLY, écuyer,
Secrétaire des travaux publics,
Québec.

B.

TRAVAUX PUBLICS,

QUÉBEC, 31 janvier 1852.

Monsieur,—J'ai instruction d'accuser réception de votre lettre du 29 courant, et de vous informer en réponse que c'est avec beaucoup de plaisir que les commissaires accèdent à la demande des syndics des chemins à barrières de Québec, en mettant à leur disposition les services de M. Rubidge dans le but de faire l'inspection du pont Montmorency.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS A. BEGLY,
Secrétaire.

C.

QUÉBEC, 5 février 1852.

Monsieur,—Comme le temps de la ré-ouverture du parlement approche, les syndics des chemins à barrières de Québec aimeraient à avoir le plan et le devis du pont suspendu qu'on projette sur la rivière Montmorency, et en conséquence ils m'ont prié d'entrer en communication avec vous à cet effet.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

J. PORTER,
Secrétaire des syndics.

SAMUEL KEEFER, écuyer,
Montréal.

D.

MONTRÉAL, 7 février, 1853.

Cher monsieur,—En réponse à votre note du 25 courant, je dois vous dire que j'ai été si occupé par mes études de chemins de fer et autres devoirs que j'ai entrepris pour les commissaires des travaux publics, que je n'ai pas encore eu le temps de faire un autre devis du pont Montmorency. J'ai le plan devant moi, et j'ai instruction de dresser le devis et de vous envoyer le tout avant l'ouverture du parlement.

Veillez bien assurer vos syndics que je me sens un intérêt trop profond pour le magnifique édifice qu'ils se proposent de bâtir, pour le laisser négliger, et que je vais tâcher de leur en envoyer le plan et le devis aussitôt qu'il me sera possible de les dresser.

Je demeure, mon cher monsieur,
Votre bien dévoué,

(Signé,) SAMUEL KEEFER.

J. PORTER, écuyer.

Secrétaire des chemins à barrières,
Québec.

E.

QUÉBEC, 4 août 1853.

Monsieur,—J'ai instruction de la part des syndics des chemins à barrières de Québec, d'attirer votre attention au devis du pont suspendu projeté sur la rivière Montmorency, que vous avez eu la bonté de promettre de dresser pour eux.

Les syndics ont hâte de pouvoir commencer les travaux, mais ils ne peuvent demander de soumissions avant d'avoir devant eux le document en question.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. PORTER,
Secrétaire des syndics.

SAMUEL KEEFER, écuyer.
Montréal.

F.

QUÉBEC, 10 août 1853.

Cher monsieur,—J'ai eu le plaisir, le 4 de ce mois, de vous exprimer le désir qu'ont les syndics des chemins à barrières de Québec de commencer le pont suspendu de la rivière Montmorency, chose qu'ils ne peuvent faire sans avoir le plan et le devis que vous leur avez promis. Ils m'engagent de nouveau de vous

écrire pour vous prier une seconde fois de leur faire le plaisir de leur adresser ces papiers aussitôt que vous pourrez le faire, attendu que la saison est déjà bien avancée.

Je suis, cher monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. PORTER,
Secrétaire des syndicis.

SAMUEL KEEFER, écuyer,
Montréal.

G.

[Lettre de Samuel Keefer, écuyer; original non signé.]

MONTRÉAL, 11 août 1853.

Mon cher monsieur,—Vos lettres du 4 et du 10 du courant me sont parvenues, et je dois vous faire apologie pour le retard que je mets malgré moi à vous faire tenir le devis de votre pont.

Depuis mon retour des Etats j'ai été si occupé d'affaires de chemin de fer que je n'ai pu donner une seule minute de mon temps à autre chose.

Je me propose de faire tout en mon pouvoir pour dresser le devis dans le cours de la semaine prochaine, et comme le plan est prêt et a été envoyé à M. Rubidge, j'espère que vous serez alors en possession de tous les renseignements nécessaires pour donner l'ouvrage à l'entreprise.

Je demeure, mon cher monsieur,

Tout à vous,

JOHN PORTER, écuyer,

Secrétaire, commissaires des chemins à barrières,
Québec.

H.

QUÉBEC, 17 août 1853.

Cher monsieur,—J'ai beaucoup de plaisir à accuser réception de votre lettre du 11. courant, qui nous promet que vous allez dresser et nous envoyer sous peu de jours le devis du pont suspendu de la rivière Montmorency.

On m'a depuis prié de vous rappeler à la mémoire, que vous avez eu la bonté de dire à un des syndicis que vous leur fourniriez les noms des entrepreneurs que vous considérez comme les plus propres à entreprendre l'ouvrage.

Aurez-vous la bonté de le faire en voyant le devis?

Je suis, cher monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. PORTER,
Secrétaire des syndicis.

SAMUEL KEEFER, écuyer,
Montréal.

I.

MONRÉAL, 22 août 1853.

Monsieur,—Je sens parfaitement l'inquiétude où sont les syndics au sujet du devis du pont Montmorency, et j'avais espéré pouvoir le leur faire tenir avant ce jour, mais comme je suis appelé à Toronto, je ne pourrai le faire avant une dizaine de jours.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) SAMUEL KEEFER.

JOHN PORTER, écuyer.
Secrétaire, commissaires des
chemins de Québec.

J.

QUÉBEC, 27 septembre 1853.

Cher monsieur,—Je vous adresse enfin le devis du pont du Sault Montmorency, et je regrette seulement qu'il n'ait pas été en mon pouvoir de vous le faire tenir plus tôt.

Comme vous m'avez exprimé le désir que je donnasse aux syndics les noms des messieurs que je pense les plus propres et qui pourraient être disposés à entreprendre l'ouvrage, je dois ajouter que je sais trois personnes dans la province qui ont de l'expérience dans ces sortes d'ouvrages, et dont chacune d'elles, je pense, vous enverra probablement une soumission pour la construction de votre pont.

1.—M. D. W. Hughes, de Beauharnois, qui a été employé comme contre-maître de l'entrepreneur du pont de Bytown, ainsi qu'à celui de Fairmount, Philadelphie. Sa branche spéciale est de faire les ouvrages en fer, mais il est probable qu'il soumissionnera pour le tout.

2.—Oliver Buchanan, écuyer, des chutes de Niagara, qui du commencement à la fin, a eu la conduite des travaux du pont suspendu qu'on a érigé là, sous la surveillance immédiate de l'ingénieur en chef, et je crois qu'il vous fera une soumission pour le vôtre.

3.—Il y a une troisième personne, dont je ne puis me rappeler le nom dans le moment, qui a surveillé la construction du pont de Queenston et de celui des Hauteurs de Burlington, près de Hamilton. Je n'ai jamais vu l'individu, mais j'en ai entendu parler avec beaucoup d'avantage, et je suis porté à croire que lui aussi devra faire une soumission. Il demeurerait à Hamilton lorsque j'en ai entendu parler la dernière fois.

Je suis convaincu qu'aucun de ces messieurs est capable de faire l'ouvrage conformément au plan et au devis.

En dressant ce dernier, j'ai tâché de le rendre aussi détaillé et explicite que possible de manière que le premier artisan pratique venu puisse comprendre de suite la nature et le caractère de l'ouvrage.

En cas de difficulté à obtenir des soumissions pour le tout, je vous suggérerais de diviser l'ouvrage en deux classes et d'en faire deux entreprises, l'une pour les excavations, la maçonnerie et les approches, l'autre pour les ouvrages en fer et la charpente.

J'ai, etc.,

(Signé,) SAMUEL KEEFER.

K.

QUÉBEC, 26 janvier 1854.

Cher monsieur,—Les syndics ont prolongé le délai pour recevoir des soumissions pour le pont suspendu de Montmorency, afin de donner aux entrepreneurs du loin l'occasion de venir en concurrence avec ceux du proche, et ils m'ont prié de vous demander un état détaillé des quantités de l'ouvrage, avec une estimation, aussitôt que vous pourrez convenablement le faire, afin de savoir à quoi s'en tenir.

Je suis, etc.,

(Signé,) J. PORTER.
Secrétaire des syndics.

SAMUEL KEEFER, écuyer,
Montréal.

L.

AUX SYNDICS DES CHEMINS A BARRIÈRES DE QUÉBEC.

Monsieur,—J'offre par les présentes de construire et de compléter, d'une manière satisfaisante, conformément à votre plan et à votre devis, le pont suspendu sur la rivière Montmorency (de 327 pieds d'ouverture) pour les prix suivants :

La maçonnerie et les approches, pour quatre mille deux cents louis, courant, (£4,200.)

La charpente, pour trois mille louis, courant, (£3,000.) Faisant pour tout le pont £7,200.

Le tout devant être achevé pour ou avant le 1er décembre 1855.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS WALKER.

QUÉBEC, 1er juin 1854.

M.

AUX SYNDICS DES CHEMINS A BARRIERES DE QUÉBEC

—

QUÉBEC, 1er juin 1854.

Monsieur,—Conformément à votre annonce demandant des soumissions pour la construction du pont suspendu près du Sault Montmorency, je prends la liberté de vous dire que je suis prêt à faire l'ouvrage, en fournissant toute la main-d'œuvre et les matériaux nécessaires, conformément au plan et au devis, pour la somme de douze mille louis, courant, (£12,000.)

(Signé,) JOSEPH ARCHER,
Entrepreneur.

N.

SOUSSION POUR LA CONSTRUCTION DU PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

Maçonnerie et approches.....	£4445	13	6
Ouvrage en fer et charpente	4035	19	2
			8
			£8481

Noms et résidence des cautions :—

D. E. BOULTON, Cobourg, Haut-Canada.
W. WELLER, do do

(Signé,) JAMES LYONS.

J. PORTER, écuyer, secrétaire,
Syndics des chemins à barrières de Québec.

O.

SOUSSION POUR LE PONT SUSPENDU DE MONTMORENCY.

—

Le soussigné offre de construire le pont suspendu en fil de fer sur la rivière Montmorency, près du Sault, conformément au plan et au devis dressé par Samuel Keeler, écuyer, ingénieur civil, aux prix suivants :—

Maçonnerie des piliers et des massifs en pierre de taille :—

(Pierre de dimension) le pied cubic.....	£4	10	0
Maçonnerie des culées (face de roc).....	3	2	6

Maçonnerie de blocaille, faite au mortier	1	7	6
do do sèche	0	17	6
Déblai de terre.....	0	1	3
do de roc, ailleurs que dans les puits.....	0	5	0
do do dans les puits d'amarrage.....	5	0	0
Bois d'épinette rouge, le pied cubique.....			
Madriers d'épinette, par 1000 pieds <i>Bur</i>			
Bois de chêne, le pied cubique			
Planches de chêne, par 1000 pieds <i>Bur</i>			
Charpente, le pied courant.....	1	10	0
Les câbles et les tiges, la <i>H</i>	0	0	7½
Fer forgé.....	0	0	7½
La fonte.....	0	0	5

Les prix ci-dessus incluront tous l'attirail, les machines, les moules, etc.

(Signé,) W. O. BUCHANAN,
Surintendant du pont, P.O.,
H.-C.

24 novembre 1853.

P.

QUÉBEC, 23 juillet 1852.

Monsieur,—En l'absence de M. Samuel Keefer, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de votre bureau, les plans préliminaires ainsi qu'une estimation générale pour la construction d'un pont suspendu en haut du Sault de la Rivière Montmorency, à quelques pieds de la cataracte.

Bien que le devis de l'ouvrage ne soit pas encore dressé, et qu'il vous le faille avant de demander des soumissions pour le pont, je prends la liberté de vous transcrire une partie des instructions que M. Keefer m'a laissées, lesquelles donneront au bureau une idée générale des principaux traits et détails du pont suspendu qui est projeté sur la rivière Montmorency, comme suit :—

On a adopté une seule arche ; c'est moins coûteux, plus beau et meilleur. D'après la dimension du bois de construction, le tablier sera très léger quoique suffisamment fort. Le bois et le fer du tablier n'excéderont pas 50 tonnes ; les tiges, 1 tonne ; et les câbles entre les points de suspension, 20 tonnes. La charge maxima, 187 tonnes. Largeur du tablier, 20 pieds ;—16½ pieds de chaussée, et 3½ pieds de trottoir, du côté de la chute, le tout supporté par deux câbles seulement, un de chaque côté du pont ; chaque câble sera formé de 1200 brins de fil de fer, et aura environ 4½ ou 5 pouces de diamètre ; ils seront ficelés d'un bout à l'autre en fil de fer de même dimension. Au milieu du pont, ils seront parfaitement cylindriques, et seront liés aux bouts des pièces de pont avec des attaches de fil de fer. Sur les piliers, ils seront aplatis de manière à présenter une surface de 12 pouces sur les sellettes. De là, ils seront séparés en trois câbles (tel qu'indiqué à la planche No. 2) de même grosseur, et chacun de ces trois câbles s'amarrera à une ancre de 4 pouces de diamètre, prise à 7 pieds dans le roc, et coincée à queue de renard, et après que les chaînes seront posées et ajustées, les boulons devront être suppurés de soufre et de poussière de mine de fer, etc. Les voûtes en maçonnerie seront solides, de la meilleure maçonnerie de blocaille possible.

La fabrication des câbles sera faite sur un principe nouveau. Ils devront être faits ou assemblés sur lieu, à la place même qu'ils occuperont lorsque le pont sera fini. On commencera par attacher un brin à l'ancre, en A, (du côté ouest,) puis on le fera passer par-dessus les deux piliers, puis autour de la boucle en B, (du côté est); puis le ramenant, autour de la première boucle en A, en lui donnant la déflexion voulue de 26 pieds entre les points de suspension,—et ainsi de suite, jusqu'à ce que les 1200 fils soient posées. Cela fait, on posera les chaînes de retenue qu'on entourera ensuite de bonne maçonnerie de blocaille faite au ciment de Thorold, parce que l'expérience prouve que ce ciment ne détériore point la qualité du fer qu'on en recouvre.

A leur entrée en terre les câbles s'infléchiront légèrement pour empêcher toute vibration qui, autrement, ne saurait manquer d'avoir lieu si les câbles n'appuyaient pas d'une manière un peu sensible sur les massifs. Les chaînes porteront sur des pierres évidées, et les intervalles seront remplis de béton.

Deux plans sont soumis pour les piliers, l'un est un simple obélisque, et l'autre dans le genre égyptien. "Le rez-de-chaussée des piliers sera en maçonnerie de moëllons taillés à joints de $\frac{3}{8}$ de pouce, avec arrière-mur fort et solide, le tout fait au mortier de chaux ordinaire, excepté aux joints, sur une distance de 8 pouces du parement." Les piliers seront en pierre de taille, mais on n'y mettra des boulons ou goujons qu'en arrivant aux assises de couronnement.

L'entrée des puits d'amarrage, au niveau du sol, sera en pierre taillée au marteau; une voûte en briques renversée à l'intérieur, avec orifice recouvert d'une dalle en pierre de taille.

Pour retenir la terrasse du côté est, il devra y avoir un mur sec qui s'étendra de chaque côté depuis les piliers jusqu'à l'extrémité des puits d'amarrage, avec le même talus ou pente que le rez-de-chaussée des piliers. Le mur entre les piliers aura 4 pieds d'épaisseur au sommet et 5 au bas, du côté ouest, et 7 pieds du côté est.

Du côté est, le mur sec aura aussi 7 pieds à sa base, et 3 pieds au sommet. On n'emploiera point de glaise pour faire le remblai, mais on se servira pour cela des rebuts de carrière, de gravier ou de cailloux. Le mur sec devra être surmonté d'un parapet en bois avec main-courante. L'espace entre les parapets sera macadamisé.

Il devra y avoir un étai ou câble supplémentaire en fil de fer qui s'étendra de chaque pilier à une distance de 48 pieds, auquel point devra aussi venir prendre une sous-poutre de 4 sur 8 pouces, partant des piliers. L'étai sera de $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre. Le second plancher sera en chêne de $1\frac{1}{4}$ de pouce d'épaisseur, posé transversalement.

Tout le bois de la charpente sera d'épinette rouge et scié de proportion.

Les câbles porteront sur des sellettes mobiles, appuyant sur deux rouleaux en fonte de 12 pouces de diamètre, avec rais de même dimension, posés de manière à supporter la charge. Les deux rouleaux seront assemblés par des plaques de fer forgé de 4 sur $\frac{3}{4}$ de pouce, et les axes auront $\frac{1}{2}$ pouce de diamètre. Les rouleaux rouleront sur une semelle de $2\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, avec rebords de 1 pouce de haut, et le tout sera bien engagé dans la pierre de couronnement.

J'évalue le coût à £5,200, et je suis convaincu d'une chose,—qu'il ne faut pas adopter de plan moins dispendieux; le seul moyen d'en diminuer le coût serait de réduire la quantité de fil de fer et je n'oserais pas le faire. Il y aura dans ce pont la même quantité de fil de fer que dans celui de Bytown. On pourrait en mettre moins cependant, parce que le tablier sera plus étroit et plus léger. Supposant vos quantités de maçonnerie, de déblai, de remblai, etc., correctes, je les ai évaluées comme suit, savoir:—

Maçonnerie, etc.....	£1725	12	9
Chaussée, câbles, tiges, etc.....	\$140	2	3
Charpente et dépenses imprévues	334	5	0
Total.....	£5,200	0	0

Et je considère que cette estimation est assez juste et libérale qu'il est probable que, lorsque l'ouvrage sera annoncé, il sera entrepris pour moins de £5,000.

M. Keefer me dit de plus : " si les parties intéressées désirent demander des soumissions avant mon retour à Québec, (ce qui sera sous peu de jours maintenant,) vous pouvez en dresser un devis, mais je préférerais qu'elles attendent mon retour pour que toute la responsabilité de cette partie de l'affaire retombe sur moi."

Je concours dans ce dernier arrangement, et soumettant le tout à votre bureau, je pense vous avoir fourni assez de données pour mettre ces messieurs en état de faire aucune nouvelle demande au parlement.

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

(Signé,) F. P. RUBIDGE.

JOHN PORTER, écuyer,
Sec., Com. des chemins à barrières, Québec.

Q.

AUX SYNDICS DES CHEMINS A BARRIERES DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 6 novembre 1856.

Messieurs,—Puisque la lettre de M. Rubidge, du 25 ult., m'a été renvoyée pour en faire mon rapport, je prends la liberté de faire les observations qui suivent :—

Lorsque les plans fournis par M. Rubidge me furent remis, comme ingénieur de la commission, j'y pris naturellement de l'intérêt, croyant que j'aurais probablement à en surveiller l'exécution.

Je fis en conséquence une étude soignée du site projeté, et constatai d'une manière indubitable qu'on avait fait une erreur de 50 à 60 pieds dans le mesurage de la largeur de la rivière au point qu'on avait choisi pour l'érection du pont ; je communiquai ce fait à M. Rubidge et lui montrai mes notes de mesurage. M. Rubidge rit d'abord de l'idée d'une pareille erreur, mais il me dit qu'il irait à Montmorency reprendre ses mesures, ce qu'il fit le lendemain, et à son retour il avoua qu'il avait fait une erreur, mais il essaya de me faire croire qu'elle était de peu de conséquence. Le bureau, cependant, en jugea autrement, et il m'enjoignit de préparer d'autres plans, en modifiant les premiers de manière à les faire répondre aux dimensions exactes, et ces plans ont sauvé aux syndics sur le coût de l'ouvrage au moins £2,000 dont autrement l'entrepreneur aurait empêché une bonne partie en sus de ses bénéfices, si le contrat eût été fait conformément aux premiers plans.

Il semblerait d'après le second paragraphe de la lettre de M. Rubidge qu'il rejette entièrement l'idée de toute erreur de sa part, et que la seule qui ait été commise vient de nous, savoir, d'avoir placé (comme il dit) les piliers plus près des bords du rocher que lui ou M. Keefer n'avaient cru prudent. Il suffirait à un homme de la profession de jeter un coup d'œil sur les plans respectifs pour se convaincre de la fausseté d'une semblable allégation, mais pour ne laisser aucun doute dans l'esprit des messieurs du bureau, je vais la prouver par des chiffres, les voici :—

Distance entre les points de suspension d'après le plan de M. Rubidge, telle que donnée au dessin No. 1.....	384 pieds.
Distance d'une pointe de rocher à l'autre, d'après le plan, aussi donnée au même dessin	360 pieds.
Différence	24 pieds.
Moitié de la différence	12 pieds.

Ce qui prouve qu'on avait eu l'intention de placer les points de suspension à 12 pieds seulement des bords du rocher de chaque côté.

Distance entre les points de suspension, d'après mon plan.....	337 pieds.
Distance exacte trouvée d'un rocher à l'autre.....	306 pieds.
Différence	31 pieds.
Moitié de la différence.....	15½ pds.

Ceci prouve que les piliers vont être 3½ pieds plus en arrière des bords du rocher de chaque côté de la rivière que ne le proposait M. Keefer (dans ce temps-là), et conséquemment leur position devra être plus sûre.

La culée qu'on est maintenant à construire du côté Est de la rivière se trouve à 11 pieds du bord du rocher, et à 50 pieds du bord de l'eau dans les grandes crues.

Les points de suspension de ce côté seront donc à 18 pieds du bord du rocher, ce qui semble être à peu près la position que voulait définitivement leur donner M. Keefer, puisque dans son devis du 27 de septembre 1853, qu'il a dressé 15 mois plus tard que son plan, il ordonne de placer les points de suspension à 400 pieds les uns des autres, au lieu de 384 pieds comme il est indiqué au plan de M. Rubidge. Mais si de 400 vous retranchez 360, la largeur de la rivière telle que supposée par M. Keefer, la moitié de la différence; c'est-à-dire, 20 pds, sera à-peu-près la même qu'à présent, et l'erreur de 60 pds. existera toujours. Il y a encore d'autres erreurs dans le plan de M. Rubidge qui, quoique, comparativement parlant, de peu de conséquence, ne laissent pas de faire une grande différence dans le coût de l'ouvrage; par exemple, il donne aux murs de soutènement 50 pieds de plus qu'il n'est possiblement nécessaire, et il indique un remblai de 16 pieds de haut et d'une longueur indéfinie, où il n'y a à faire qu'un terrassement de deux ou trois pieds sur une petite distance.

Si j'entre dans ces détails, c'est que la lettre de M. Rubidge m'en impose l'obligation; autrement je me serais gardé d'empiéter ainsi sur votre temps.

Mais avant de conclure, je me sens dans l'obligation de dire qu'il est dû beaucoup d'éloge à M. Keefer pour le dessin général du pont, qui, bien que je l'ai modifié (non seulement dans son ouverture, mais dans beaucoup de détails,) ne laisse cependant pas de lui appartenir, et de lui donner droit (dans mon opi-

nion) ainsi qu'à son assistant, M. Rubidge, à une rémunération juste et raisonnable pour leurs services.

J'ai, etc,

(Signé,) WM. H. RANKIN.

R.

QUÉBEC, 13 janvier 1855.

Cher monsieur,—Les syndics de la commission des chemins à barrières de Québec ayant pris votre lettre en considération, me prient de vous dire au sujet de vos remarques, que, bien que vous n'ayiez pas eu moins de trouble à préparer le plan du pont Montmorency parcequ'il y avait une erreur, cependant il leur a fallu en faire faire un nouveau à une perte considérable de temps et d'argent, et que, n'eut cette erreur été découverte à temps, ils auraient probablement été entraînés dans une dépense additionnelle de plus de £2,000, comme les chiffres suivants le font voir :—

Soumission la plus basse, d'après plan primitif.....	£9378
Do do d'après plan actuel.....	7220
	£2178

La soumission de l'entrepreneur actuel, à £7,200, est de beaucoup plus basse que les autres qui ont été reçues, et cependant elle dépasse encore de £2000 votre estimation d'après le plan primitif.

En réponse à vos remarques sur la force de la construction projetée, les syndics prennent la liberté de vous faire observer que si le pont devait être suffisamment fort d'après votre plan primitif, il ne l'est pas moins à présent, s'il ne l'est pas plus, puisque le seul changement important qu'on y ait fait est d'avoir réduit le nombre de brins de fil de fer dans les câbles et les tiges, de 1200 à 1000, ce qui, suivant leur ingénieur, est moins qu'on aurait pu faire en proportion de la diminution d'ouverture et de poids.

Sous ses circonstances les syndics m'enjoignent de vous offrir la somme de £50 en plein paiement de votre compte, étant bien entendu que cette somme devra les décharger de toute autre demande, pour aide, d'aucun des messieurs du bureau des travaux publics ainsi que de tous autres.

On me prie aussi de vous informer qu'aussitôt que vous nous aurez fait connaître votre acquiescement à cette proposition l'argent vous sera payé immédiatement.

Je suis, cher monsieur,
Votre dévoué,

J. PORTER,
Secrétaire des syndics.

SAMUEL KEEFER, écuyer,
Brockville.

S.

MARDI, 8 AVRIL 1856.

Présents :

MM. GIBB, BUCHANAN, MCPHERSON, ROWLEY, LEMOINE, McCALLUM, DALAIRE, OCTEAU, NAULT.

Résolu—Que Pierre Fortin soit nommé péager à la barrière qui doit être érigée sur le chemin de Beauport, à un demi mille à l'ouest du pont suspendu de Montmorency, avec un salaire de £75 par année, le chauffage, l'éclairage, ainsi que le loyer d'une maison, compris.

Résolu—Que la maison et l'emplacement, au vieux pont Montmorency, soient annoncés pour être vendus à l'enchère, sur les lieux, le dixième jour de mai prochain, à 11 heures A.M., que la vente en soit criée aux portes des églises de Beauport et de l'Ange Gardien, et que M. Lemoine soit prié d'y assister avec le secrétaire.

La question étant venue sur le tapis de fixer l'époque de l'ouverture du pont suspendu de Montmorency au public, il est décidé, après quelque discussion, que le jour en sera fixé à la prochaine assemblée; en attendant, MM. McPherson, McCallum, Gowen et Nault sont commis pour faire les arrangements nécessaires.

MARDI, 15 AVRIL 1856.

Présents :

MM. GIBB, LEMOINE, DEBLOIS, McCALLUM, GOWEN, DALAIRE, NAULT.

M. Lemoine informe alors le bureau qu'il s'est assuré d'un endroit convenable pour la nouvelle barrière sur le chemin de Beauport, et il est prié de se charger de la surveillance de la construction d'une bonne barrière, ordre étant donné en même temps à l'ingénieur d'en donner le plan.

M. Fortin, le péager, est ensuite admis et ordre lui est donné de se tenir prêt à commencer à percevoir les péages mardi prochain, et en attendant, il est résolu—Que les syndics visitent le pont suspendu de Montmorency lundi, en partant de la ville à midi, pour voir et constater si le dit pont sera alors prêt à être livré à la circulation, mais que la visite formelle des syndics, qui doit se faire pour la réception du dit pont, soit remise jusqu'à ce que le pont soit complété.

Résolu—Que lundi prochain les syndics prendront en considération la question d'échanger avec M. Hall l'emplacement et la maison, au vieux pont, pour un autre terrain avec maison au nouveau pont.

MARDI, 22 AVRIL 1856.

Présents :

MM. GIBB, BUCHANAN, MCPHERSON, McCALLUM, GOWEN, OCTEAU, DALAIRE, CARRIER.

Résolu—Que la maison et l'emplacement appartenant aux syndics, au vieux pont Montmorency, ne soient point vendus pour moins de deux cents louis courant.

MARDI, 29 AVRIL 1856.

*Présents :*MM. GIBB, BUCHANAN, MCPHERSON, LEMOINE, DEBLOIS, MCCALLUM, GOWEN,
OCTEAU, NAULT.

M. Lemoine fait rapport, qu'ayant appris hier qu'un des maillons d'une des chaînes de retenue du pont suspendu de Montmorency s'était cassé, il avait, de concert avec M. McPherson, envoyé M. Wilson pour examiner le pont, et l'avait prié de se rendre à la présente assemblée pour rapporter le résultat de son examen. M. Wilson est alors appelé, et il dit qu'il n'avait rien remarqué de grave au pont, et qu'il n'avait jamais vu de plus belle maçonnerie; qu'il ne pouvait dire s'il y avait quelque chose de mal dans les maillons, vu que pour bien s'en assurer il aurait été nécessaire de démolir la maçonnerie dont ils sont recouverts.

M. Rankin, étant présent, reçoit ordre de se rendre au pont et de surveiller en personne les réparations de la rupture, de tâcher d'en découvrir la cause, et de se tenir constamment sur les lieux jusqu'à ce que tout soit remis en ordre et la maçonnerie refaite au ciment.

T.

(Copie.)

QUÉBEC, 28 avril 1856.

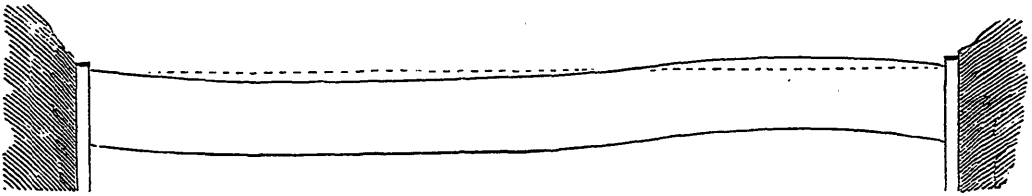
Mon cher Keefer,— * * * * *

Ayant à examiner la douane, je suis arrivé ici samedi dernier, dans le désir d'avoir entre autres matières d'intérêt l'occasion de visiter le pont Montmorency.

Je ne m'en suis pas plutôt informé, qu'on me dit que quelque chose y avait cédé ou allait mal. M. Dunscombe, de la douane, me dit que l'ayant visité, il n'y avait pas longtemps, avec M. Gilmour, ce dernier y avait remarqué certains défauts et défectuosités qu'il n'avait pas observés dans le pont de Bytown; il prit note de ces défauts sur le champ. De plus, un paragraphe d'un journal du soir, le *Mercury*, que je vous adresse, est venu exciter davantage ma curiosité d'aller examiner le pont. Ayant peu de temps à moi je m'y suis donc rendu hier matin, et je dois vous avouer que ma première impression en le voyant en a été une de chagrin et de dégoût, tant son apparence me parut triste pour un pont neuf.

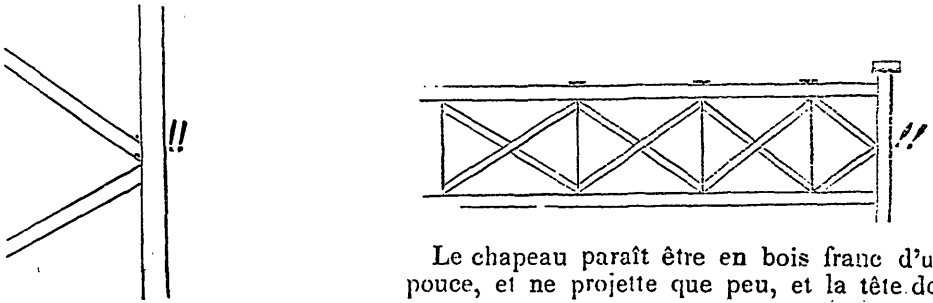
Partout où l'on a suivi les proportions, les dimensions et les détails que vous avez fournis vous-même, tout est bien; c'est là où l'on s'est écarté de votre plan que sont les défauts, et c'est surtout dans l'exécution de l'ouvrage par des mains étrangères qu'ont été commises les erreurs. * * * * *

Au premier coup-d'œil, le tablier, qui devait être arrondi par le centre, n'offre qu'une suite de ligne tortueuses et brisées qui vous laissent une impression de faiblesse et de danger. Je crois pouvoir dire qu'au centre le chapeau des gardes-corps est environ 9 pouces plus bas que la ligne horizontale, et il s'élève au-dessus de cette ligne vers la culée de l'est, ainsi qu'il est représenté dans ce croquis :—



Les poteaux butants sont tout contre la maçonnerie, sans donner de jeu à la contraction ou à l'expansion des câbles durant les grands froids ou les grandes chaleurs, et comme les câbles devront s'allonger en juillet et août, il en résultera une ligne encore plus tortueuse qu'à présent.

Les garde-corps sont abominables, et au lieu d'ajouter à la force du tablier, ils ne sont qu'une surcharge inutile pour les câbles ; un grand nombre des croix de St. André ne tiennent aux mortaises qu'à l'aide d'éclisses de bois, ou bien elles manquent entièrement de ce genre de contact. Le dernier demi espace aux abords, qui se termine comme il est indiqué à l'esquisse qui suit, ne sert aucunement à consolider les garde-corps.



Le chapeau paraît être en bois franc d'un pouce, et ne projette que peu, et la tête des boulons n'a ni plaque ni rondelle pour en étendre la porte.

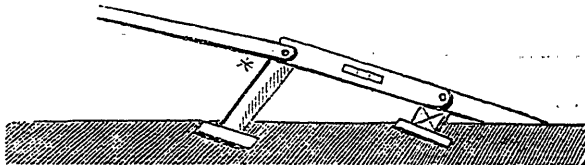
Près des culées plusieurs des tiges présentent cette figure, mais le plus grand défaut, (et M. Gilmour l'a aussi remarqué, si je ne me trompe,) est l'absence d'étriers ou de colliers soit aux tiges à leur point d'assemblage avec les boulons, ou aux maîtres-câbles à leur jonction avec les chaînes de retenue ; on n'a mis de ces colliers nulle part et le fil de fer a à supporter l'effet de tout frottement provenant du moindre mouvement. Les rouleaux et les sellettes (au haut des piliers) sont assez bien, mais il n'y a ni plomb ni autre matière d'interposé où le fil de fer et la fonte viennent en contact, au moins je n'en ai point aperçu.



Les câbles supplémentaires, auprès des piliers, sont abominablement faits, — j'ai remarqué que la moitié des brins, du côté sud-ouest, étaient lâches et faisaient ventre à la ligne de tension. Les maîtres-câbles sont à l'heure qu'il est ficelés de fil de fer et en partie peints entre les piliers, mais s'ils sont comme la portion en arrière des piliers, qui n'est ni en faisceau ni ficelée d'aucune manière, ni peinte ou autrement protégée contre la rouille, ils doivent être couverts de moiteur et de rouille.

Les plaques et les chaînes de retenue sont enduites de goudron minéral. La maçonnerie est passable, mais pêche par les joints. Une des plus grandes erreurs cependant, à laquelle est dû, je crois, le peu de stabilité de l'ouvrage, est de s'être servi pendant la construction, (au lieu des massifs en maçonnerie pro-

posés,) d'étaçons droits en bois, ainsi que représentés ici, à l'endroit où les chaînes, sortant de terre, viennent se relier aux câbles.



On a recours en ce moment à une presse Bramah pour relever les câbles et le tablier, mais je pense que vous me permettrez de dire qu'on travaille en cela contre la nature et les principes, puisque en appliquant la force élévatoire au point * pour soulever le tablier en racourcissant le câble, l'immense puissance du levier du pont suspendu et des câbles agit au désavantage de la portion plus courte et fixe des chaînes de retenue, ce qui est prouvé par le déplacement d'une des plaques, dont on m'a informé sur les lieux, à moins que ce résultat ne soit dû à la gelée comme on me le dit ! * * * * *

Il y a encore d'autres points auxquels je pourrais m'arrêter, mais je crois vous en avoir dit suffisamment pour vous prouver que les syndics des chemins à barrières auraient infiniment mieux atteint leur objet s'ils se fussent abstenus de prêter l'oreille aux prétentions de leur nouvel ingénieur, et qu'ils auraient gagné beaucoup à vous laisser l'affaire en mains.

Je vous envoie aussi un paragraphe que j'ai coupé du *Colonist*.

Acceptez, etc., etc., etc.,

Je me soustris votre fidèle,

F. P. RUBIDGE.

SAMUEL KEEFER, écuyer,
Ingénieur surintendant,
Chemin de fer Grand Tronc,
Brockville.

Au Rédacteur du "Mercury."

FAUSSE ALLÉGATION DU "COLONIST."

Monsieur,—L'allégation mensongère du *Colonist* au sujet du pont Montmorency vient justement de parvenir à mes oreilles. Ayez la bonté de la contredire comme entièrement fausse sous tous les rapports.

Les culées sont bâties sur le roc solide, et la plus près est à plus de 15 pieds du précipice; de plus, tout enfoncement détruirait complètement toute la construction, mais je suis heureux de dire qu'à l'heure qu'il est elle est dans l'état le plus parfait. J'arrive du pont en ce moment (4 h. p.m.) et il est ouvert au public depuis lundi dernier. L'arche a 342 et non 300 pieds d'ouverture, comme le dit le *Colonist*.

W. H. RANKIN.

Québec, 26 avril 1856.

(Paragraphe en question du "Colonist.")

PONT MONTMORENCY.—Nous apprenons que le pont neuf suspendu du Sault Montmorency a cédé, l'une des culées ayant enfoncé de plusieurs pieds. D'après le plan de M. Keefer, l'arche devait avoir 320 pieds d'ouverture. L'ingénieur de la commission des chemins à barrières l'a réduite à 300 pieds, et les piliers se trouvant ainsi plus près du bord du précipice, le résultat en est des plus malheureux.

U.

[Original.]

BEAUPORT, 25 avril 1856.

Mon cher monsieur,—Comme je suis dans l'occasion, ou pour mieux dans la nécessité de passer presque journellement sur le pont du Sault Montmorency, je me crois très justifiable de vous adresser, en votre qualité de l'un des commissaires du pont, les quelques réflexions que chacun de ceux qui sont pour leurs affaires appelés à passer sur le nouveau pont suspendu, se croiraient en droit de faire relativement à son état de solidité et de sûreté douteuse. D'ailleurs, dans les remarques que j'ai à soumettre à votre considération, je ne crois exprimer humblement que l'opinion de ceux qui ont quelque compétence à juger de cette matière, et qui après avoir porté leur attention sur les points suspects de cette construction, sont restés convaincus, comme moi, que jusqu'à ce que l'on ait pris des mesures pour s'assurer de la valeur de certaines parties essentielles de l'ouvrage, le sort de ceux qui auront à franchir ce précipice ne peut être que très risqué.

Ce qui m'étonne, et que j'ai peine à m'expliquer, c'est que MM. les commissaires, après avoir été témoins eux-mêmes de l'accident survenu dernièrement à l'un des points d'attache de l'un des câbles, aient décidé presque dans le même temps de fermer le vieux pont, et de forcer les voyageurs de s'embarquer bon gré malgré sur le nouveau pont, qui menace ainsi de s'abîmer dans la chute, sans l'avoir soumis à une nouvelle épreuve. Mais on me répondra peut-être qu'on a porté remède au mal, qu'on a raccommoqué la partie qui avait cédé à l'excès de traction. C'est bien, passe pour le raccommoqué qu'on y a fait tant bien que mal, et qui me paraît fort douteux. Mais a-t-on fait attention que la cause qui a forcé cinq barres de fer sur sept à se rompre à l'extrémité de l'un des câbles existe ou est censée exister pareillement aux trois points qui correspondent aux trois autres extrémités des câbles. Il a de très fortes présomptions, surtout pour l'extrémité sud-ouest du câble nord, que la même cause existe absolument. Car l'extrémité des barres de fer qui sortent au niveau de terre, et qui supportent tout l'effort du pont, ont cédé à la force de traction, et ont été attirées du côté du pont pas moins de 8 à 9 pouces, comme il est facile de s'en convaincre en remarquant l'espace vide qui s'est formé entre elles et la maçonnerie qui l'entourait. Eh bien ! supposez, comme dans le cas cité plus haut, que les barres de fer, en se déplaçant par leur extrémité supérieure, aient rencontré vers leur milieu une résistance assez considérable pour les faire casser, peut être à l'heure qu'il est un certain nombre d'entre elles sont-elles déjà rompues ou à la veille de l'être. On ne peut pas en juger, car elles sont enfoncées dans la maçonnerie. L'importance de la chose n'exigerait-elle pas qu'on prit les moyens d'y voir ayant d'envelopper le tout d'une nouvelle maçonnerie, qui en cachant le danger, ne le rendrait que plus grand.

En présence de choses si peu rassurantes, on est porté à oublier de faire mention de l'état de l'un des piliers qui pourtat fait assez mauvaise mine, mais qui ne menace de danger que pour un temps éloigné peut être.

Tous les mauvais résultats qui se montrent aujourd'hui, ne peuvent être attribués à d'autre cause qu'à celle d'avoir permis, pendant la saison d'hiver, de faire justement tous les travaux qui n'auraient du rigoureusement être exécutés que dans la belle saison d'été.

Il est à espérer que MM. les commissaires porteront une attention prompte et scrupuleuse sur les points que j'ai l'honneur de vous faire remarquer, et sur lesquels le public en ce moment-ci jette un œil de défiance très prononcé depuis l'accident de l'autre jour. Il devrait être dans leur intérêt de faire faire le devoir aux contracteurs plutôt que de s'exposer à voir dans les journaux, des réclamations publiques et faisant connaître d'une manière peu agréable pour eux, la situation alarmante et pitoyable d'une entreprise qui, par la hardiesse de sa position, sa beauté et sa solidité, était destinée à faire l'honneur des commissaires et l'étonnement des voyageurs étrangers.

J'ai le droit d'espérer que les faits sur lesquels je m'appuie justifieront pleinement à vos yeux la permission que j'ai prise de vous adresser cette lettre. Ce fait seul que, sur sept appuis qui soutiennent tout ce monstrueux ouvrage, cinq se rompent subitement et d'un seul coup, et que ce n'est que le pur hasard qui, en permettant aux deux barres de fer qui restaient de se plier, a empêché toute cette immense construction de se précipiter dans la chute; ce fait, dis-je, est assez grave pour que chacun dans l'intérêt de sa propre conservation prenne un peu de sollicitude pour ce qui pourrait advenir aux trois autres points qui se trouvent peut-être dans les mêmes conditions. Cette dernière circonstance, à mon avis et à celui de plusieurs autres, ne laisse à messieurs les commissaires aucune excuse ni prétexte de livrer ce pont au public sans lui avoir fait subir une nouvelle épreuve.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Avec la plus haute considération,

Votre très humble serviteur,

(Signé,) Dr. T. CHAREST.

W. H. LEMOINE, écuyer,
Commissaire des chemins à barrières,
Château Richer.

V.

QUÉBEC, 25 octobre 1854.

Mon cher monsieur,—Relativement à ce que vous m'avez dit, que les commissaires des chemins à barrières de Québec s'attendent à ce que je réduise mon compte pour les plans, etc., que j'ai fournis dans le principe pour le pont suspendu qu'ils projettent sur le Montmorency, je vous prie de leur faire remarquer que, puisque la "commission," ou son officier, n'a pas jugé à propos de faire donner au pont l'ouverture que M. Keefer a cru devoir proposer, ce n'est pas là une raison, à ce que je conçois, de me faire réduire ma réclamation, sous le prétexte qu'il leur en a coûté pour faire dresser de nouveaux plans.

Il aurait été bien plus prudent, je crois, de placer les piliers, ainsi qu'on l'avait recommandé dans le principe, plus en arrière, et par conséquent plus en

sûreté par rapport à leur distance des bords du rocher, que vous ne l'avez fait, surtout dans un endroit aussi exposé à l'humidité et à la gelée, et où la nature du roc donnait à douter de sa solidité. Depuis que la largeur de la rivière a été prise au sextant, je n'ai pu trouver mes notes de mesurage, mais j'ai par devers moi le memorandum que M. Keefer m'a laissé pour me guider dans le dessin du plan qui vous a été soumis, lequel fait voir que les piliers devaient être à 354 pieds de distance, d'un point de suspension à l'autre, distance que, je présume, il considérait devoir leur donner pour leur plus grande sûreté de permanence, et je concours parfaitement dans cette opinion, bien que le plan qui vous a été fourni puisse, comme je crois que c'est le cas, représenter les bords de la rivière comme étant plus éloignés l'un de l'autre qu'ils ne le sont réellement.

Je m'attends donc à recevoir bientôt la somme qui m'est due pour mes services dans cette affaire.

Tout à vous,

(Signé,) F. P. RUBIDGE.

J. PORTER, écuyer,

W.

ACCORD ENTRE WALKER ET LES SYNDICS DES CHEMINS A BARRIÈRES DE QUÉBEC.

AUJOURD'HUI, le 25^e jour de janvier, de l'an de grâce 1856, pardevant nous, les notaires soussignés, dûment commissionnés et assermentés, demeurant en la cité de Québec, dans la province du Canada, ont comparu en personnes : Thomas Andrew Walker, entrepreneur, de la cité de Québec, d'une part ; et James Gibb, demeurant sur le chemin St. Louis, près de la cité de Québec, Alexander Carlisle Buchanan, principal agent de l'émigration, demeurant en la cité de Québec, Laughlan Thomas McPherson, notaire public, demeurant à la petite rivière St. Charles, près de la cité de Québec, Edouard Joseph De Blois, avocat, demeurant à la Canardière, près de la cité de Québec, William Henry Lemoine, demeurant en la paroisse de Château Richer, dans le comté de Montmorency, Hammond Gowen, demeurant en la cité de Québec, et Jean Baptiste Carrier, demeurant en la paroisse de St. Henri, dans le comté de Lévi, écuyers, tous syndics des chemins à barrières de Québec, dûment nommés pour l'administration des chemins à barrières des environs de la cité de Québec et y conduisant, par et en vertu d'une ordonnance du gouverneur du Bas-Canada et de son conseil spécial, passée dans la 4^e année du règne de Sa Majesté, chap. 17, intitulée : "Ordonnance pour pourvoir à l'amélioration de certains chemins dans le voisinage de la cité de Québec et y conduisant, et pour établir un fonds pour cet objet ;" agissant encore en vertu des dispositions d'un acte de la législature de cette province, passé dans la 16^e année du règne de Sa Majesté, chap. 235, intitulé : "Acte pour autoriser les commissaires des chemins à barrières de Québec à faire une émission de débetures à un certain montant, et pour mettre certains chemins sous leur contrôle ;" les dits syndics, parties aux présentes, formant la majorité des dits syndics des chemins à barrières de Québec, et agissant aux présentes en leur qualité de syndics des chemins à barrières de Québec, d'autre part ;

Lesquelles dites parties ont fait le marché et accord suivant, c'est à savoir:—

Attendu qu'il s'est élevé des difficultés entres les dites parties, relativement aux différents contrats qui ont été passés entre elles, devant les notaires soussignés, et auxquels il est ci-après référé, et que les dites parties, pour éviter toutes questions litigieuses et d'entrer en procès, sont convenues de canceler les dits contrats aux conditions ci-après exprimées;

Maintenant ces présentes, et nous, dits notaires, attestent et attestons que les dits syndics des chemins à barrières de Québec et le dit Thomas Andrew Walker, pour donner effet à leur dite convention, cancelent, rescindent et annulent par les présentes les dits différents contrats ci-après mentionnés, savoir:—

1. Un certain contrat passé par et entre les dites parties, en l'étude des notaires soussignés, le 15e jour de mars 1854, pour le macadamisage de cette partie du chemin de St. Henri, connu sous le nom de chemin de Trente-Sous, v. g., depuis le sixième poteau milliaire jusqu'au chemin de St. Féréole.

2. Un certain autre contrat passé par et entre les dites parties, en l'étude des dits notaires, le 11e jour d'avril 1854, pour le macadamisage de la portion suivante du chemin de St. Nicolas, v. g., cinq milles et demi du dit chemin, à partir du point d'intersection du dit chemin avec la ligne récemment projetée du chemin de St. Henri, près de chez Louis Nolet, telle qu'indiquée au plan de William H. Rankin, écuyer, ingénieur de la commission des chemins, sur une distance de cinq milles et demi, comme susdit.

3. Un certain autre contrat passé par et entre les dites parties, en l'étude des dits notaires, le 11e jour d'avril 1854, pour le macadamisage du chemin de Ste. Claire, prenant à son point d'intersection avec le chemin de St. Charles, nord, près du pont de Scott, et allant jusqu'au chemin de St. Joseph.

4. Un certain autre contrat passé par et entre les dites parties, en l'étude des dits notaires, le 11e jour d'avril 1854, pour le macadamisage des portions suivantes du dit chemin de St. Henri, connu sous le nom de chemin de Trente-Sous, v. g., la troisième section, commençant à la lettre K, sur le plan du dit chemin, tel que dressé par William H. Rankin, écuyer, ingénieur de la commission des chemins, chez Hallé, à aller jusque chez Michel Guay; et aussi la quatrième section du dit chemin, prenant au bout de la section précédente, chez Michel Guay, à aller jusqu'au sixième poteau milliaire.

5. Un certain autre contrat passé par et entre les dites parties, en l'étude des dits notaires, le 26e jour de juin 1854, pour le macadamisage des parties ou sections suivantes du dit chemin de Trente-Sous, v. g., du point marqué D, sur le plan, tel que dressé par William H. Rankin, écuyer, ingénieur de la commission des chemins, à aller au point marqué H, sur le plan, formant une distance d'environ trois milles neuf cent quarante pieds de longueur; et aussi, du point marqué G, à aller au point K, sur le même plan, au pied du chemin de Hallé, formant une distance d'un mille et un quart.

6. Un certain autre contrat passé par et entre les dites parties, en l'étude des dits notaires, le 26e jour de juin 1854, pour le macadamisage de la partie suivante du chemin de St. Henri susdit, v. g., à partir du quai de Lauzon à aller jusqu'au haut de la côte de Labadie, en passant par la route connue sous le nom de Côte de Davidson.

7. Et enfin, un certain autre contrat passé par et entre les dites parties, en l'étude des dits notaires, le 19e jour de septembre 1854, pour l'ouverture et le macadamisage du chemin que les dits syndics étaient, en vertu de l'acte du parlement ci-dessus cité, autorisés à ouvrir pour relier le chemin du nord de la petite rivière St. Charles au grand chemin de Charlesbourg.

En conséquence de quoi et pour les considérations ci-après mentionnées, le dit Thomas Andrew Walker transporte, cède et abandonne par les présentes aux syndics, ce acceptant, toute la pierre, soit cassé ou non cassée, qui lui appartient sur aucune portion des dits différents chemins, ou dans les environs des dits chemins, ou dans aucune carrière ou carrières, et sur aucune terre ou terres, avec tous les matériaux qui sont préparés pour les dits chemins, consentant que les dits syndics en prennent et gardent la possession, ainsi que tous les droits et prétentions que le dit Thomas Andrew Walker a ou peut avoir à toute pierre ou matériaux destinés pour les dits chemins et ouvrages, n'importe en quels lieux ils se trouvent ; et à cette fin, le dit Thomas Andrew Walker promet et s'oblige par les présentes, à la première requisition des dits syndics, de leur livrer la dite pierre et les dits matériaux, sur un état qui en sera fait pour en établir la quantité approximative, lequel devra être identifié et authentiqué par la signature du dit Thomas Andrew Walker et les dits syndics ; les dits syndics devant être mis incontinent en possession de la dite pierre et des dits matériaux, droits et prétentions, sans troubles ni empêchements quelconques. Le dit Thomas Andrew Walker s'oblige de plus de signer tous autres documents, et de faire et consentir toutes autres choses, matières et actes qui pourront être nécessaires pour assurer aux dits syndics la possession paisible de toute telle pierre, matériaux et droits susdits.

Et en considération de la livraison de la dite pierre et des dits matériaux et droits, et pour indemniser le dit Th. Andrew Walker tant de leur valeur que de l'ouvrage qu'il y a fait pour les préparer, les dits syndics promettent et s'obligent par les présentes de payer au dit Thomas Andrew Walker, en débentures, une somme de £125, aussitôt qu'eux, les dits syndics, auront été mis en bonne et paisible possession de la dite pierre et des dits matériaux et droits, conformément à leurs propres instructions ; les dites débentures devant être prises au pair sans égard à aucune prétendue dépréciation de leur valeur.

Le dit Thomas Andrew Walker admet et reconnaît par les présentes avoir, de temps à autre depuis la passation des dits différents contrats, et avant le premier jour de décembre dernier, reçu des dits syndics, en débentures, conformément aux dits contrats, diverses sommes d'argent, se montant ensemble à la somme de vingt mille trois cents louis quatre chelins et six deniers, pour et à compte des ouvrages par lui faits, en vertu des dits contrats, à part et en sus de la somme de cent vingt-cinq louis susdite ; et en considération de ce que ci-dessus, dits syndics des chemins à barrières de Québec acquittent et déchargent à tout jamais par les présentes le dit Thomas Andrew Walker, et tous autres intéressés, de toutes obligations auxquelles ils peuvent être tenus en vertu des dits différents contrats.

Et de son côté, le dit Thomas Andrew Walker acquitte pareillement et décharge à tout jamais les dits syndics des chemins à barrières de Québec, de toutes leurs obligations en vertu des dits différents contrats, et de toutes réclamations et demandes que ce soit de sa part, tant pour les dits ouvrages par lui faits en vertu des dits contrats que pour les ouvrages non prévus par les dits contrats ou autrement faits par lui, le dit Thomas Andrew Walker, sur les dits chemins, en rapport avec les dits contrats, et de toutes autres réclamations, droits d'action et demandes que ce soit que le dit Thomas Andrew Walker a ou peut et a pu avoir et prétendre contre les dits syndics, pour et en raison des dits contrats, ou pour causes ou transactions que ce soit y ayant rapport.

Et pour l'exécution des présentes les dites parties ont élu leur domicile, savoir, le dit Thomas Andrew Walker, en son étude, dans la Basse-Ville de Québec, et les dits syndics, au bureau de la commission des chemins, en la cité de Québec.

Fait et passé en la cité de Québec, en l'étude de Louis Prévost, un de nous, dits notaires, les jour et an ci-dessus en premier lieu mentionnés, sous le numéro cinq mille neuf cent soixante-et-deux. En foi de quoi, les dites parties ont signé les présentes avec nous, dits notaires, et en notre présence, après lecture faite.

(Signé,)	THOMAS A. WALKER,
"	JAMES GIBB,
"	A. C. BUCHANAN,
"	L. T. MACPHERSON,
"	ED. J. DEBLOIS,
"	W. H. LEMOINE,
"	H. GOWEN,
"	J. B. CARRIER,
"	LS. PRÉVOST, N.P.

WM. BIGNELL, N.P.

Vraie copie de la minute demeurée de record en mon étude.

LS. PRÉVOST, N.P.

X.

[Original.]

L'AN mil huit cent cinquante-cinq, le treize de décembre après midi, à la requisiion de Thomas Andrew Walker, de cette ville de Québec, écuyer, ingénieur, nous, notaires publics, résidant à Québec, soussignés, nous sommes transportés au bureau de John Porter, écuyer, secrétaire de la commission des chemins à barrières de Québec, situé en la Basse-Ville de Québec, rue St. Jacques, où étant et parlant à John Porter, écuyer, lui-même, nous avons dit, déclaré et signifié au dit John Porter, en sa dite qualité, pour l'usage et connaissance des commissaires ou syndics des chemins à barrières de Québec :—

Que dans le printemps de mil huit cent cinquante-quatre, lui, le dit requérant est entré en marché et a contracté avec les dits commissaires des chemins à barrières de Québec, pour la construction du pont Montmorency, et pour près de vingt milles de chemin macadamisés, au montant d'une somme de trentedeux mille quatre cents dix louis courant, payables en débetures de la dite commission.

Qu'à l'époque de la première échéance des intérêts sur les débetures de la dite commission, depuis l'exécution des dits contrats avec le dit requérant, les dits commissaires, par leur faute et mauvaise administration, ne payèrent les dits intérêts que sept semaines après leur échéance, ce qui déprécia beaucoup, dans l'opinion du public, la valeur des dites débetures.

Que depuis cette époque, les dits commissaires, au lieu de garder les revenus de la commission pour payer les intérêts de leurs débetures, les employèrent à faire et réparer les chemins macadamisés, de sorte qu'au premier de juillet dernier, ils se trouvèrent encore sans argent pour payer les intérêts des dites débetures, et vendirent alors à la banque de Montréal, à un escompte de dix-sept pour cent, des débetures à un montant suffisant pour payer les intérêts

alors dus, et pour faire faire des travaux sur les chemins, ce qu'ils ont continué depuis de faire, ruinant ainsi le crédit de la commission, détruisant la confiance publique et causant par là un dommage considérable au dit requérant, qui a été obligé de vendre ses débetures à vingt pour cent d'escompte et même plus.

Et attendu qu'il est maintenant dû au dit requérant, par la dite commission des chemins à barrières de Québec, une somme de dix-sept cent quinze livres, six chelins et six deniers, courant, pour ouvrages extra et autres que ceux mentionnés dans ses marchés, lesquels ouvrages ont été reconnus comme tels et reçus par les dits commissaires; et attendu que maintenant les dits commissaires, malgré les instances réitérées du dit requérant, et sans aucune raison quelconque, refusent de lui payer la dite somme, ce qui lui cause encore des dommages considérables. C'est pourquoi, nous, dits notaires, à la requisition susdite, avons protesté et protestons solennellement par ces présentes, contre les dits commissaires ou syndics des chemins à barrières de Québec, et tous autres qu'il appartiendra, de toutes pertes, dépens, dommages et intérêts soufferts et à souffrir par le dit requérant, pour raison de tout ce que dessus, et de tout ce que l'on peut et doit protester en pareil cas.

Et au même instant, nous, dits notaires, à la requisition susdite, avons sommé, requis et interpellé les dits commissaires ou syndics des chemins à barrières de Québec, parlant comme dit est, de faire cesser immédiatement les griefs dont le dit requérant se plaint, et de lui payer immédiatement la dite somme de dix-sept cent quinze livres, six chelins et six deniers, courant, montant des dits ouvrages extra, et en outre de lui payer immédiatement, une somme de cinq mille livres courant, pour dommages et pertes par lui soufferts jusqu'à présent, pour raison de ce que dessus, leur déclarant, qu'à défaut par eux de ce faire, et de lui payer les dites deux sommes, le dit requérant se trouvera forcé d'arrêter et suspendre ses ouvrages, et se pourvoira contre eux en justice, pour les y contraindre, et pour le recouvrement des dites sommes et de toutes dites pertes, dépens, dommages et intérêts soufferts et à souffrir comme susdit. A quoi le dit John Porter a répondu: Je soumettrai ce protêt à la prochaine assemblée des commissaires. En conséquence, nous avons persisté, es dites requisitions et protestations.

Dont acte. Fait, protesté et signifié à Québec, les jour et an susdits, sous le numéro mil cent quatre-vingt-seize, au bureau susdit du dit John Porter, où nous lui avons laissé copie des présentes, parlant comme dit est, pour l'usage des dits commissaires des chemins à barrières de Québec, afin qu'ils n'en puissent prétendre cause d'ignorance.

(Signé,) E. G. CANNON, N.P.,
" PHI. HUOT, N.P.

Vraie copie de la minute demeurée en mon étude.

(Signé,) PHI. HUOT, N.P.

Y.

ÉTAT DES ESTIMATIONS D'OUVRAGE FAIT AU PONT MONTMORNCY PAR L'ENTREPRENEUR, T. A. WALKER.

	£	s.	d.		£	s.	d.
4 décembre 1854.....	1149	18	0	13 novembre 1855.....	400	0	0
9 janvier 1855.....	88	6	0	27 do do.....	200	0	0
12 février do.....	72	14	0	4 octobre do.....	100	0	0
27 mars do.....	138	10	0	11 do do.....	50	0	0
10 avril do.....	70	0	0	18 do do.....	75	0	0
24 do do.....	182	13	0	28 do do.....	75	0	0
8 mai do.....	183	13	0	3 janvier 1856.....	50	0	0
22 do do.....	194	11	6	11 do do.....	50	0	0
5 juin do.....	390	11	0	17 do do.....	50	0	0
19 do do.....	476	6	0	22 do do.....	50	0	0
3 juillet do.....	259	1	1	23 do do.....	50	0	0
16 do do.....	269	6	1	29 do do.....	25	0	0
23 do do.....	700	0	0	5 février do.....	25	0	0
31 do do.....	174	13	4	12 do do.....	50	0	0
14 août do.....	227	13	4	19 do do.....	25	0	0
27 do do.....	253	18	0	26 do do.....	25	0	0
28 do do.....	700	0	0	4 mars do.....	25	0	0
11 septembre 1855.....	360	18	7	11 do do.....	25	0	0
25 do do.....	193	11	7	18 do do.....	25	0	0
9 octobre do.....	387	14	7	1er avril do.....	25	0	0
22 do do.....	218	7	9	20 do do.....	25	0	0
6 novembre do.....	241	17	11				
6 do do.....	650	0	0	Total.....£	9109	4	11
8 do do.....	100	0	0				

J. PORTER,
Secrétaire des syndics.

QUÉBEC, 21 août 1856.

ÉTAT des ESTIMATIONS D'OUVRAGE FAIT par M. A. WALKER, et des PAIEMENTS à lui faits à compte d'icelles

Date.	Estimations des ouvrages.	Courant.		Date.	Palements faits.	Courant.	
		£	s.			£	s.
6 juin 1854	1470	7	8 juin 1854	.....	1200	0
20 do do	1216	19	24 do do	.....	1000	0
4 juillet do	1933	19	5 juillet do	.....	1200	0
18 do do	1857	0	14 do do	.....	700	0
1er août do	1563	4	20 do do	.....	1800	0
15 do do	835	19	6 août do	.....	1500	0
29 do do	1349	7	8 do do	.....	1600	0
12 septembre 1854	934	14	22 do do	.....	1000	0
26 do do	901	16	29 do do	.....	1000	0
12 octobre do	98	8	28 do do	.....	900	0
10 do do	947	5	0 do do	.....	900	0
31 do do	1007	10	12 oct. do	.....	500	0
14 novembre do	531	1	31 do do	.....	500	0
4 décembre do	789	18	8 nov. do	.....	400	0
5 do do	496	5	17 do do	.....	500	0
9 janvier 1855	408	6	13 decr. do	.....	1275	0
12 février do	363	17	9 janvier 1855	.....	400	0
27 mars do	380	3	31 do do	.....	150	0
10 avril do	200	0	13 decr. do	.....	200	0
25 do do	275	0	27 mars do	.....	400	0
8 mai do	304	17	12 avril do	.....	100	0
22 do do	340	19	14 do do	.....	100	0
5 juin do	500	11	17 do do	.....	100	0
19 do do	579	6	24 do do	.....	5	6
3 juillet do	599	19	1er mai do	.....	275	0
16 do do	735	16	10 do do	.....	25	0
17 do do	400	0	22 do do	.....	300	0
19 do do	100	0	1 juin do	.....	300	0
23 do do	700	0	31 do do	.....	550	0
31 do do	499	3	4 juillet do	.....	600	0
			17 do do	.....	400	0

Date.	Estimations des ouvrages.	Courant.		Date.	Palements faits.	Courant.	
		£	s.			£	s.
31 juillet 1855	400	0	19 juillet 1855	.....	700	0
7 août do	104	10	26 do do	.....	700	0
13 do do	200	0	31 do do	.....	400	0
14 do do	190	0	1er août do	.....	500	0
do do do	443	13	7 do do	.....	100	0
do do do	95	0	14 do do	.....	200	0
22 do do	483	18	do do do	.....	500	0
28 do do	700	0	16 do do	.....	100	0
1er sept. do	200	0	22 do do	.....	100	0
4 do do	100	0	28 do do	.....	700	0
11 do do	300	0	30 do do	.....	300	0
4 do do	100	0	1er sept. do	.....	300	0
11 do do	600	18	4 do do	.....	100	0
18 do do	200	0	do do do	.....	100	0
25 do do	100	0	11 do do	.....	600	0
25 do do	285	11	18 do do	.....	200	0
29 do do	57	0	25 do do	.....	350	0
7 octobre do	64	0	5 oct. do	.....	50	0
9 do do	415	14	9 do do	.....	450	0
22 do do	218	7	16 do do	.....	100	0
6 novr. do	241	17	24 do do	.....	100	0
6 do do	650	0	31 do do	.....	100	0
8 do do	100	0	6 do do	.....	550	0
13 do do	400	0	6 do do	.....	200	0
27 do do	200	0	10 do do	.....	100	0
4 déc. do	100	0	15 do do	.....	400	0
11 do do	50	0	28 do do	.....	200	0
18 do do	75	0	6 decr. do	.....	100	0
28 do do	74	0	13 do do	.....	75	0
31 janvier 1856	50	0	18 do do	.....	75	0
11 do do	50	0	27 do do	.....	75	0
17 do do	50	0	3 janvier 1856	.....	50	0
22 do do	50	0	11 do do	.....	50	0
23 do do	125	0	17 do do	.....	50	0
23 do do	25	0	23 do do	.....	50	0
29 do do	25	0	1er fevr. do	.....	175	0
5 février do	50	0	9 do do	.....	25	0
12 do do	25	0	16 do do	.....	50	0
19 do do	25	0	23 do do	.....	25	0
26 do do	25	0	31 do do	.....	25	0

ÉTAT des ESTIMATIONS D'OUVRAGE FAIT par T. A. WALKER, et des PAIEMENTS faits à compte d'icelles.—
(Continuation.)

Date.	Estimations des ouvrages.	Courant.		Date.	Paiements faits.	Courant.	
		£	s.			£	s.
4 mars 1856	.....	25	0	1er mars 1856	Pont Montmorency	25	0
11 do do	.....	25	0	15 do do	.....	125	0
15 do do	.....	125	0	17 do do	Pont Montmorency	50	0
16 do do	.....	25	0	24 do do	do	50	0
1er avril do	.....	25	0	.....	do	25	0
30 do do	.....	25	0	.....	do	25	0
	Total.....	30247	2		Total.....	29830	6
			10				3

J. PORTER,
Secrétaire, Chemins à Barrières.

QUÉBEC, 21 août 1856.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, BAY STREET, TORONTO.

RAPPORT ANNUEL

Du Magistrat commandant l'expédition pour la protection des pêcheries dans le golfe St. Laurent, pendant la saison de 1856.

QUÉBEC, 25 octobre 1856.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous annoncer pour l'information de son excellence le gouverneur-général, que je suis arrivé ce matin dans la goëlette *La Canadienne*, après avoir laissé la côte de Gaspé mardi dernier.

Avant de vous transmettre mon rapport général, je crois devoir vous donner un aperçu de la croisière de *La Canadienne*, dans le golfe St. Laurent, pour la protection des pêcheries et du revenu public.

Comme j'ai déjà eu l'honneur de le dire, je me suis rendu, le 19 mai, aux îles de la Madeleine, où j'ai cru devoir rester pendant trois semaines, pour donner à nos pêcheurs, pendant la pêche du maquereau, la protection dont ils ont besoin.

De là, je me suis transporté aussi souvent qu'il a été possible de le faire, sur les différents points de la côte canadienne du golfe et du fleuve St. Laurent, où nos pêcheries sont exploitées et où les pêcheurs étrangers, qui s'occupent de la grande pêche, vont chercher de l'abri dans le mauvais temps.

C'est ainsi que j'ai visité très souvent le bassin de Gaspé, la Malbaic, Percé, Pasbébiac, Carlton, la Baie de Plaisance, les îles de la Madeleine, l'Anse aux Blancs Sablons, la Baie de Bradore, dans le détroit de Belle-Ile, Natashquan, Mingan, la rivière Shell Drake, sur la côte du nord—sans compter un grand nombre d'endroits moins importants.

J'ai eu connaissance de plus de vingt naufrages arrivés dans le golfe, cette année. Un trois-mâts, deux barques et deux bricks sont venus se jeter à la côte aux îles de la Madeleine.

Je ne me suis pas trouvé aux îles, lors de la perte de ces bâtiments, par ce que mes devoirs m'avaient appelé ailleurs ; mais étant arrivé peu de temps après, j'ai pu constater qu'il n'y avait pas eu de vol ni de pillage à bord, comme les années-précédentes, sans doute à cause de la proximité de *La Canadienne*.

J'ai amené du bassin de Gaspé les marins de la barque *Queen*, maître Thomas Chaplain, de Hull, naufragée sur l'île d'Anticosti, le 26 septembre dernier, que je trouvai presque sans argent et incapables de se procurer un passage pour Québec. Ils étaient douze en comptant le contre-maître.

J'ai offert et donné aux officiers de la douane de la côte de Gaspé toute l'assistance dont ils ont eu besoin, et pendant mon séjour aux îles de la Madeleine, le collecteur du port d'Amherst a toujours eu ma chaloupe à sa disposition.

Je termine en vous demandant des instructions pour mettre la goëlette en hivernage.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

P. FORTIN.

Parti de Québec, le 13 mai au soir, à bord de la goëlette du gouvernement *La Canadienne*, j'étais rendu à Percé, le 16.

Comme je devais être aux îles de la Madeleine le plus tôt possible, je ne restai là que le temps nécessaire pour me mettre en rapport avec les propriétaires des principaux établissements de cette localité.

Le lendemain nous étions à la voile.

Ce ne fut cependant que le 21 que j'arrivai dans la baie de Plaisance.

De forts vents contraires avaient retardé notre marche, et nous fûmes obligés, à cause d'un bronillard, de passer une journée près de la pointe est de la Grosse-Île, où je pus, le 20, rendre quelques services au maître de la barque *Sappho*, de Sunderland, se rendant de Shields à Québec, en lui faisant connaître sa position et en corrigeant sa boussole.

A mon arrivée au port d'Amherst, je me suis hâté d'aller offrir au collecteur de la douane, M. John J. Fox, une chaloupe et l'assistance des marins de *La Canadienne*, comme j'avais reçu instruction de le faire, pour le conduire soit à bord des bâtiments mouillés dans le havre Amherst, dans le havre aux Maisons, ou dans la baie de Plaisance, soit sur les points éloignés de la côte où il pourrait soupçonner qu'il s'introduisait des marchandises en contrebande.

J'eus le plaisir de rencontrer les juges de paix d'Amherst et des autres îles, et je ne manquai pas de leur dire qu'ils pouvaient compter sur mon aide et celle de mes hommes, si quelque part on était tenté de leur résister dans l'exécution des devoirs de leur charge.

J'ai déjà eu l'honneur de vous informer que la pêche du hareng était finie, à mon arrivée aux îles de la Madeleine, et qu'elle n'avait pas été fructueuse.

En effet il n'a été pris cette année qu'environ 16,000 quarts de hareng, dans la baie de Plaisance, tandis que les retours de la douane montrent pour les années précédentes une pêche de 40,000 à 50,000 quarts.

L'insuccès de cette pêche n'est pas dû au manque de poisson, car il a paru en aussi grande quantité que d'ordinaire.

Mais il faut l'attribuer au fait que la débâcle s'étant faite plus tôt que les années précédentes, et les bancs de hareng ayant paru immédiatement après, les pêcheurs ne se sont pas trouvés prêts à tendre leurs rets lorsqu'il a terri.

De plus il semble s'être dirigé plutôt dans le havre aux Maisons que dans le fond de la baie de Plaisance.

Dans ce dernier endroit, les bancs de hareng se sont trouvés si pressés les uns contre les autres qu'il en fut étouffé une grande quantité, et l'odeur infecte s'exhalant de tous ces corps en putréfaction que la mer avait jetés sur le rivage, incommoda pendant plusieurs semaines les habitants du voisinage.

Environ soixante goëlettes, presque toutes du Gut de Canso, s'étaient rendues au havre Amherst pour la pêche du hareng, la plupart munies de rets seulement, quelques-unes ayant de très belles seines.

A mon arrivée aux îles de la Madeleine, il y avait quarante goëlettes dans le havre Amherst, et tous les jours que le vent était favorable il en arrivait d'autres.

Le maquereau ne commença à se montrer dans la baie que le 4 juin.

Il se trouvait alors dans le havre plus de soixante goëlettes, quelques unes des Etats-Unis, les autres de la Nouvelle Ecosse, montées chacune par huit à dix hommes et ayant à bord vingt-cinq à trente rets, qui, une fois tendues dans la baie de Plaisance, laissaient un passage, du côté du banc de sable, à peine assez large pour permettre aux vaisseaux d'entrer dans le port et d'en sortir.

Si le poisson s'était trouvé en abondance cette année, comme les années précédentes, il aurait été fait une grande pêche.

Mais le maquereau n'a paru qu'en petite quantité, et plusieurs fois de gros vents le forcèrent à laisser la côte pour gagner les eaux profondes où la mer est moins agitée.

Cependant il a été fait de très bonnes journées de pêche.

Le 9, deux ou trois pêcheurs prenaient 1500 maquereaux chacun, beaucoup 1000 et presque tous plus de 500.

Mais la plus grande pêche se fit le 11, où un patron de goëlette rapporta à son bord plus de 3000 poissons et les autres de 500 à 2000.

Après ce jour on ne trouva plus le maquereau en grande abondance dans la baie; et le 13 un grand nombre de pêcheurs commençaient à enlever leurs rets et se disposaient à partir, pour aller se livrer aux opérations de la pêche de la morue sur la côte du Labrador.

Le 2 Juin, la goëlette *Tiber*, maître H. Vignault, était arrivée de la chasse au loup-marin sur les glaces flottantes dans le golfe St. Laurent, avec 177 dépouilles de ces animaux.

Les autres bâtiments qu'on avait expédiés pour le même objet des ports d'Amherst et du havre aux Maisons, au nombre de vingt et un, étaient rentrés quelques semaines auparavant, les uns après un voyage très heureux, les autres avec seulement assez de graisse et de peaux de loup-marin pour couvrir les frais d'armement.

Je crois devoir donner une liste de ces bâtiments, avec leur tonnage, le nombre d'hommes employés à bord de chaque, la date de leur départ pour la chasse et la quantité d'animaux tués.

GOELETTES.	TON.	Nombre d'hommes.	Date du départ.	Animaux tués.
Constantinople.....	42	9	Avril 10	900
Wide Awake.....	42	11	" 7	700
Temperance.....	36	10	" 6	340
Eliza.....	39	10	" 7	167
Lady.....	28	7	" 5	90
Adélina.....	40	11	" 10	230
Onésime.....	42	11	" 6	200
Sophie.....	29	7	" 5	87
Seal.....	27	9	" 7	148
Marine.....	48	9	" 8	65
Kent.....	33	7	" 5	50
Mariner.....	31	10	" 6	90
Sea Flower.....	36	10	" 7	50
Nancy.....	38	7	" 6	50
Haddock.....	35	7	" 5	60
Pandora.....	27	9	" 5	148
Mary.....	31	7	" 6	600
Sara.....	32	7	" 6	350
Zélie.....	35	7	" 6	150
Johnny.....	32	5	" 5	273
Tiber.....	30	5	" 9	177
21 Goëlettes.	733	177		4923

On voit que tous ces bâtiments sont d'un léger tonnage; en effet le plus gros ne dépasse pas 50 tonneaux.

Les bâtiments employés dans la même branche d'industrie dans l'île de Terre-Neuve sont des goëlettes portant hunier et des brick-goëlettes du port de 100 à 300 tonneaux, montés par 40 à 60 hommes chacun.

Ils sont bien élançonnés en dedans et doublés en fer à l'extérieur, pour qu'ils puissent pénétrer dans les glaces, sans craindre de faire une voie d'eau ou d'être brisés.

Plusieurs de ces bâtiments ont fait quelquefois des expéditions qui leur ont rapporté des bénéfices à peine croyables.

On voit par les rapports publics dans les journaux de Terre-Neuve, que des bâtiments partis du port de St. Jean et d'autres ports situés à l'est de l'île, avec 40 à 60 hommes d'équipage, pour faire la chasse des jeunes loups marins sur les glaces flottantes, ont pu revenir après trois ou quatre semaines seulement d'absence, chargés de 5,000—de 10,000 et plus de ces amphibies.

Quoique, me dit-on, il ne soit pas aussi facile de faire la chasse du loup marin dans le milieu du golfe et sur nos côtes que sur les banquises qui se tiennent à l'est de Terre-Neuve, par le travers de Belle-Ile, et au sud, près des îles St. Paul, St. Pierre et Miquelon; cependant on pourrait envoyer des îles de la Madeleine et de plusieurs autres points de nos côtes des expéditions en plus

grand nombre qu'on ne le fait maintenant, et au lieu de goëlettes de 25 à 50 tonneaux, employer des vaisseaux d'un plus fort tonnage et construits très solide ment, avec lesquels nos pêcheurs seraient capables de suivre les glaces partout où les entraînent les vents et les courants.

Mais malheureusement les capitaux manquent.

Nos pêcheurs ne sont pas en état de faire des armemens considérables, et les propriétaires des grands établissemens de pêche ne s'occupent que de la pêche de la morue, et négligent entièrement les autres sources de richesse que le Canada possède dans le golfe St. Laurent.

Depuis mon arrivée dans la baie de Plaisance, et pendant la pêche du maquereau surtout, je me suis occupé à faire observer par les différens pêcheurs, les lois de pêche qui concernent les îles de la Madeleine, et principalement les clauses qui défendent d'obstruer les ports et les rades et de jeter du lest, des débris de poisson et autres choses nuisibles dans les ports ; et j'ai lieu de croire qu'on s'y est conformé strictement, car pas une plainte n'a été faite devant moi à ce sujet, et je ne sache pas qu'on en ait fait devant les magistrats de l'île.

J'ai aussi le plaisir de dire que pendant mon séjour aux îles de la Madeleine, l'ordre et la paix publiques n'ont pas été troublés une seule fois.

Le 13 au soir, je laissai la baie de Plaisance pour me rendre sur la côte de Gaspé, et le 15 j'arrivai à Percé.

Je trouvai là une lettre de M. C. Jones, de Québec, me priant de me rendre au bassin de Gaspé, pour l'aider à recouvrer des effets provenant du brick *Piscator*, naufragé l'automne dernier, sur l'île d'Anticosti—effets que plusieurs personnes détenaient et refusaient de lui livrer.

M. Warren, de Québec, agent pour les assurances du *Piscator*, et MM. Mitchell, auxquels appartenaient la cargaison, avaient donné plein pouvoir à M. Jones d'agir comme il l'entendrait.

Celui-ci avait obtenu un writ de saisie, mais l'huissier à qui il l'avait donné n'avait pu l'exécuter. On l'avait empêché de saisir les effets, on avait menacé de le jeter à l'eau, on lui avait fait toutes sortes d'insultes.

Je donnai l'ordre d'appareiller aussitôt que possible ; mais un brouillard épais nous dérobait entièrement la vue des terres et je ne pus partir que le lendemain.

A mi-chemin je rencontrai M. Jones qui vint avec moi au bassin, dans l'espérance de rencontrer l'huissier à qui, cette fois, je prêtais main-forte pour s'assurer des effets du *Piscator* ; mais celui-ci dont la résidence est à Percé, c'est-à-dire à trente-six milles du bassin de Gaspé, ne se présenta pas, et M. Jones crut devoir se rendre à New Carlisle pour y obtenir un nouveau writ de saisie, qui, cette fois, serait servi par le shérif ou son député ; et en partant je promis que je serais de retour au bassin de Gaspé, mardi ou mercredi de la semaine suivante, pour donner au shérif toute l'assistance nécessaire.

Le 19, je visite les établissemens de pêche de la pointe St. Pierre.

Je rencontre M. Elias Collas et M. Fauvel, propriétaires d'établissemens de pêche à la morue, qui me disent que la pêche vient de commencer sur cette partie de la côte et promet d'être bonne.

Il y avait une grande abondance de morue et on trouvait facilement les poissons qui servent à amorcer les lignes des pêcheurs.

M. Collas emploie douze bateaux de pêche et une trentaine d'hommes ; M. Fauvel, six bateaux de pêche et une douzaine d'hommes.

Je me rends à Percé le même soir, et le lendemain matin je pars pour les îles de la Madelaine, où j'arrive le 21 au soir.

Je visite le havre aux Maisons et celui d'Amherst.

Dans le premier on s'occupe activement de l'armement des goëlettes pour la pêche de la morue sur la côte du Labrador ; dans le second il se trouve encore quelques bâtimens, de ceux qui ont fait la pêche du maquereau. Les équi-

pages sont occupés à paquer leurs poissons.

Depuis le 13, il n'avait presque pas été pris de maquereau dans la baie de Plaisance et tous les rets avaient été levés.

Comme on peut le voir d'après ce que j'ai dit précédemment, la pêche du maquereau n'avait pas été fructueuse.

Je crois qu'il n'a pas été pris plus de 3,000 quarts de ce poisson, tant par les pêcheurs étrangers que par ceux des îles de la Madeleine.

Le 22 au soir, je donne l'ordre de partir, et le 25 au matin, après avoir touché à Percé, j'arrive au bassin de Gaspé.

M. Jones, que je vis en débarquant, me dit qu'il avait fait son voyage de New Carlisle en moins de temps qu'il l'avait pensé d'abord, et qu'arrivé dès le lundi avec un writ de saisie, il s'était présenté aux personnes en les mains desquelles se trouvaient les effets dont il voulait prendre possession, et que cette fois il n'avait pas éprouvé de résistance.

Cependant M. Jones ne put recouvrer qu'une partie des effets du *Piscator*, une certaine quantité de ces effets ayant été vendus précédemment.

Depuis le 25 jusqu'au 1er juillet, l'équipage fut occupé à prendre de l'eau et du bois et à faire des travaux indispensables de réparation aux manœuvres.

Le 2, je touchai à Percé, en faisant route pour la Baie des Chaleurs.

Quelques heures après avoir jeté l'ancre, M. De la Parelle, agent de l'établissement de pêche de la maison Robin & Cie., m'envoya une lettre, me disant qu'il avait de bonnes raisons de croire que plusieurs de leurs pêcheurs, engagés pour la saison et ayant déjà reçu des avances considérables, avaient été incités à désertir à bord d'une goëlette des Etats-Unis, qui se trouvait alors dans la rade, et me priant de tâcher de prévenir la désertion de ces hommes dont il avait grand besoin, car la pêche de la morue était dans toute sa force.

En conséquence je donnai l'ordre de rester mouillé près de la goëlette en question et les factionnaires eurent instruction d'avertir de suite, si pendant la nuit quelque canot ou bateau de pêche se rendait à son bord.

Le lendemain la goëlette soupçonnée lève l'ancre et fait route au cap Gaspé, sans avoir pu embaucher un seul pêcheur.

Je donne l'ordre de partir.

Par le travers de Pabos, nous rencontrons une soixantaine de bateaux de pêche se rendant sur les fonds où la morue est très abondante. On se sert de capelan pour appâter les lignes.

L'ordre et la tranquillité règnent partout.

Les pêcheurs américains n'ont pas encore commencé la pêche du maquereau dans la baie des Chaleurs.

Le 5, je rencontre à Carleton, l'agent des bois de la couronne et lui offre à remonter la rivière Ristigouche et la rivière Métapédiaç avec une partie de l'équipage de *La Canadienne*, s'il en est besoin.

M. Verge me dit que, comme il n'a pas été coupé de bois cette année par les étrangers, il n'est pas nécessaire que j'aille plus loin cette fois-ci. Mais il est convaincu que la présence de *La Canadienne* dans la rivière Ristigouche, a eu un bon effet l'année dernière, et il est d'avis que je revienne plus tard, afin de montrer à ceux qui seraient tentés de couper des bois sur les terres de la couronne, malgré les défenses qui ont été faites, que M. Verge peut appeler à son aide une force capable de faire observer les lois passées pour la protection de nos forêts.

Le 7, je me rends à New Carlisle où je m'entends avec le percepteur de la douane de ce port, M. Fraser, pour lui être utile si l'occasion s'en présente.

Le 8, je visite à Paspébiac l'établissement de pêche de la maison Robin et Cie, et celui de Le Boutillier et Frères.

Ce sont les établissements les plus considérables de toute la côte canadienne. On emploie, pendant la pêche, près de trois cents hommes sur le premier et

Et il est exporté tous les ans de ces établissemens au Brésil, en Espagne et en Italie, au delà de 20,000 quintaux de morue sèche. environ deux cents sur le dernier.

On était partout très occupé à la pêche de la morue, nos pêcheurs se livraient à leurs occupations avec la plus grande liberté possible.

Pas un bâtiment étranger n'avait encore paru dans la baie des Chaleurs.

Le même soir nous sortons de la baie.

Nous rencontrons un grand nombre de bateaux de pêche s'en revenant des fonds bien chargés, et nous voyons, pour la première fois cette année, quelques goëlettes des Etats-Unis armées pour la pêche du maquereau.

Elles sont loin de nous; mais nous les reconnaissons facilement à la forme élancée de leur coque et à la blancheur de leur grande voile.

Le 9, je visite les établissemens de pêche de l'île de Bonaventure et principalement celui de la maison Le Boutillier et frères.

La pêche de la morue est très fructueuse aux environs de l'île; plusieurs bateaux reviennent des fonds avec huit à dix quintaux de poisson chacun.

Depuis une semaine il y a aussi des banes de maquereau autour de l'île, mais nos pêcheurs négligent entièrement la pêche de ce poisson.

Il y a environ une soixantaine de bateaux de pêche sur toute l'île de Bonaventure, dont quarante appartiennent à la maison Le Boutillier.

Ces bateaux, montés par deux hommes chacun, prennent ordinairement tous les ans de quatre vingts à cent cinquante quintaux de morue, dont la plus grande partie est exportée sur les marchés d'Espagne et d'Italie.

Le 10, les marins sont employés à prendre à bord de l'eau et du bois, et le 11 je donne l'ordre de partir pour la côte du Labrador, en touchant à Anticosti.

Le lendemain après avoir rencontré la goëlette des Etats-Unis *Baltimore*, occupée à la pêche de la morue, sur un banc, à moitié chemin entre l'île de Bonaventure et l'île Bryon, je débarque au phare de la pointe Est d'Anticosti.

M. Julian, qui en est le gardien, me dit qu'il n'a pas connaissance qu'il y ait eu de naufrage, ce printemps, sur les côtes de l'île d'Anticosti, et me donne en même temps beaucoup de renseignemens sur les pêches qui se font près de la pointe est.

Une dizaine de goëlettes de vingt à trente tonneaux, de l'île du Cap Breton, ont fait la pêche de la morue dans le mois de juin sur les côtes voisines de la pointe Est. Elles y ont trouvé une grande abondance de morue de la plus belle espèce et sont parties avec de bons chargemens.

Au large du phare, en gagnant le sud, on peut prendre une grande quantité de phlétou, sur un fond rocheux par les cinq ou six brasses d'eau.

Dans les mois de juillet et d'août, on voit aussi plusieurs goëlettes américaines s'occuper de la pêche du maquereau et généralement avec beaucoup de succès. Mais l'absence de bons havres et de rades sûres fait redouter la navigation le long des côtes d'Anticosti par tous les marins.

Voilà la raison, je crois, qui a empêché, jusqu'à présent, la formation d'établissements de pêche sur les côtes de cette île.

Dans l'après-midi on fait route pour Natashquan, sur la côte du Labrador, où j'arrive le 13.

Je trouvai dans le havre du petit Natashquan, douze goëlettes occupées à faire la pêche de la morue.

Sur ce nombre il y en avait huit des Etats-Unis dont voici une liste.

GOELETTES.	TON.	Nombre de pêcheurs.	Nombre des bateaux.	Quantité de morue.
Roebuck.....	79	7	3	650
Elsenore.....	63	9	3	600
Orozimbo.....	65	9	3	500
Odeon.....	63	5	3	400
Fremont.....	63	5	3	650
Oreste.....	60	9	3	550
W. McKenzie.....	58	8	3	450
Four Sisters.....	62	8	3	250
8 Goëlettes.	513	66	24	4050

Les quatre autres étaient des goëlettes des îles de la Madeleine, de 30 à 40 tonneaux. Elles avaient à bord de 200 à 300 quintaux de morue chacune.

La morue avait commencé à paraître sur la côte de Natashquan vers le commencement de mai et se trouvait en si grande abondance qu'on pouvait en prendre à l'entrée de la rivière de Natashquan jusque dans trois brasses d'eau.

Les pêcheurs n'étaient arrivés à Nastashquan que vers le 10 juin. Voilà pourquoi ils n'avaient pas déjà pris une plus grande quantité de morue.

Je visitai ensuite le nouvel établissement du petit Natashquan, fondé par des habitants des îles de la Madeleine.

Il y avait huit familles formant en tout cinquante cinq personnes. Elles étaient bien pourvues de bateaux de pêche. Une d'elles possédait une goëlette d'environ 30 tonneaux.

Si la pêche de la morue continue à être aussi fructueuse aux environs de Natashquan qu'elle l'a été de puis quelques années, je ne doute pas que ces familles puissent très bien y vivre, surtout, si pendant l'hiver-elles se livrent à la chasse des animaux à fourrures, dont il y a toujours une assez grande quantité sur cette partie de la côte.

Vers le soir, je profite d'un vent favorable pour faire route pour Mingan, où j'arrivai le 15.

Le 14, nous avons rencontré treize goëlettes dont dix des Etats-Unis, et les autres de la Nouvelle-Ecosse s'occupant à la pêche de la morue sur le banc de Mingan.

La pêche du saumon dans les rivières Mingan et St. Jean avait été bonne.

Monsieur Henderson, le chef du poste de traite de la compagnie de la baie d'Hudson, me dit qu'il n'a pas à se plaindre des pêcheurs étrangers qui fréquentent le havre de Mingan, pour y trouver un abri dans la tempête, ou pour y prendre de l'eau ou du bois.

Le 17, on appareille pour se rendre à la partie Est du Labrador, et après avoir essuyé une tempête et éprouvé beaucoup de vents contraires, je débarque à l'anse aux Blancs Sablons, le 24.

Le lendemain, je me rends à l'île Verte, à l'entrée de l'anse, le lieu d'un des plus grands sinistres qu'on ait à enregistrer dans les annales de la navigation sur les côtes du Labrador.

Le 1er juillet, dans la nuit, pendant un ouragan terrible, vingt neuf goëlettes

mouillées dans l'anse de l'Île Verte, pour être à proximité des fonds de pêche, étaient jetées à la côte.

Heureusement la plage, dans cette anse, est toute sablonneuse, et les équipages eurent le temps de se sauver tous, avant que les vaisseaux fussent brisés.

Le jour suivant le désastre, plus de trois cents hommes se trouvaient sans abri et presque sans nourriture sur la côte inhospitalière de l'Île Verte.

Plus tard cependant, lorsque la mer se fût calmée, on réussit à sauver la plus grande partie des provisions; mais tout le sel et une partie du poisson étaient perdus.

La population des îles de la Madeleine souffre cruellement par ces naufrages, car sur les vingt neuf bâtiments jetés à la côte, dix neuf appartiennent au Havre aux Maisons.

Les autres étaient des Etats-Unis et du Cap Breton.

Lorsque j'arrivai à l'Île Verte, on avait réussi, après beaucoup de travail, à relever quinze goëlettes, dont dix des îles de la Madeleine; mais toutes avaient éprouvé des avaries considérables.

Voici une liste des goëlettes entièrement perdues :

GOELETTES.	TON.	MAITRES.	Nombre de pêcheurs.
Henry.....	32	Pierre Vignault.....	10
Pandora.....	27	Xavier Cormier.....	11
Nancy.....	38	Jos. Bondrault.....	11
Mère de Famille.....	30	W. Thériault.....	11
Marie.....	30	Fréd. Arsenault.....	11
Mariner.....	31	L. Bourque.....	10
Sea Flower.....	36	Sam. Doyle.....	11
Haddock.....	35	Cas. Harvey.....	11
Kent.....	33	Abel Arsenault.....	11
Louisa.....	97	P. Smith.....	13
Dan Webster.....	80	P. Small.....	12
Volunteer.....	75	P. Bunker.....	12
Three Brothers.....	37	.....	9
Mischief.....	35	.....	9
14 Goëlettes	616		152

et un autre de l'île du cap Breton dont je n'ai pu apprendre le nom.

Les neuf premières goëlettes sur la liste appartenait aux îles de la Madeleine, les deux suivantes étaient des Etats-Unis et les dernières de l'île du Cap Breton.

J'ai été voir tous les pêcheurs dont les vaisseaux étaient perdus et leur ai offert tous les secours que j'étais capable de leur donner.

La plupart d'entr'eux étaient déjà embarqués ou s'embarquaient sur d'autres bâtiments pour aller faire la pêche plus loin dans le détroit de Belle-île.

Après m'être assuré qu'aucun d'eux ne manquait de provisions, je leur dis que, la pêche finie, je les ramènerais aux îles de la Madeleine, s'ils ne trouvaient pas auparavant les moyens de se transporter chez eux.

J'ai fait la visite de tous les établissements de pêche de l'anse aux Blancs Sablons et de la baie de Bradore.

M. Randall Jones qui possède dans cette dernière place, la pêche sédentaire de loup-marin la plus considérable de toute la côte canadienne, après celle de monsieur Samuel Robertson, de la Tabatière, (Fish Harbour) me fait les mêmes plaintes que les années précédentes.

Pendant que ses rets à loup-marin, dont le coût avec les ancres et les cordages n'est pas de moins de quinze cents louis, sont tendus pour intercepter les troupeaux de loup-marins qui, venant de l'ouest, passent entre la terre ferme et les îlets qui forment le bassin de Bradore, les pêcheurs, soit britanniques soit américains, ne font pas difficulté de venir passer avec leurs bateaux, dans l'enceinte même de la pêche et d'aller pêcher vis-à-vis l'ouverture par où les loups marins doivent entrer.

On conçoit très bien que si des troupeaux de loup marins, se dirigeant vers l'entrée d'une pêche qu'on a eu soin de cacher autant que possible sous l'eau, pour ôter toute défiance aux animaux dont on veut s'emparer, voient un bateau à la voile, ou des pêcheurs se préparant à jeter une seine à l'eau, ils plongeront de suite et prendront leur course au large; et les propriétaires de la pêche perdront ainsi la chance de prendre dix, vingt, et même cinquante de ces amphibiens, représentant une valeur de quinze, trente et soixante et quinze louis.

Or comme il n'y a pas de loi spéciale qui règle ces pêches je n'ai pu encore rien faire pour M. Jones et les autres propriétaires de pêches sédentaires de loup-marin qui se trouvent situés comme lui.

J'espère cependant que le gouvernement voudra bien prendre ce sujet en sa sérieuse considération et qu'il pourra être passé une loi qui donne pouvoir au magistrat, sous le commandement duquel se trouve placée la goëlette du gouvernement *La Canadienne*, de protéger nos pêcheries sédentaires de loup marin du Labrador, comme elle le méritent, sans toutefois gêner en aucune manière les autres pêches qui se font près d'elles.

Du reste l'ordre et la tranquillité régnaient dans l'anse aux Blancs Sablons où il y avait une trentaine de goëlettes de pêche et dans le bassin de Bradore qui en contenait une dizaine.

Le 27, nous laissons l'anse aux Blancs Sablons et le lendemain j'arrête à la Tabatière (Fish-Harbour) chez monsieur Samuel Robertson, propriétaire de la plus grande pêcherie sédentaire de loup marin de Labrador, le produit annuel de laquelle varie entre six cents et trois mille cinq cents loups marins, valant, depuis que le prix de l'huile est augmenté, chacun deux louis.

Mr. Robertson me dit qu'il n'est pas dérangé dans ses opérations de pêche, parce qu'il tend ses rets dans le mois de novembre; et alors il n'y a plus d'étrangers sur la côte.

Je visite ensuite les pêcheries de la Baie des Moutons et de la Tête à la Balaine.

On m'apprend que les loups marins ont fréquenté en assez grande quantité cette partie du Labrador, et que la pêche y a été bonne partout.

Dans toutes ces différentes pêcheries de loups marins, on tend les rets dans l'automne.

Nous continuons notre route vers l'ouest et le mauvais temps m'empêche de visiter les stations de pêche qui s'y trouvent.

Le 2 août, nous mouillons à Percé, après avoir été forcés de rester deux jours à la cape, à cause d'une brume épaisse, au large de l'île de Bonaventure.

La morue continuait à être abondante, sur cette partie de la côte de Gaspé; mais on avait beaucoup de difficultés à se procurer du poisson pour appâter les lignes.

Nous passons la journée du 3 à Percé.

Dans l'après-midi six goëlettes américaines, faisant la pêche du maquereau, viennent jeter l'ancre dans l'anse du nord-est.

J'en donne une liste avec le nombre d'hommes employés à bord de chaque vaisseau et la quantité de poisson déjà pris, etc.

GOELETTES.	PORT.	MAITRES	Nombre de barils.	Nombre d'hommes.
R. P. Randall.....	Gloucester.	R. Allen	40	12
G. Washington.....	do	J. D. Birkhand	150	15
Friendship.....	do	James Thomas.....	30	13
Surprise.....	do	.....	35	12
David A. Brown.....	do	D. Brown.....	40	14
Margaret Ann.....	do	.....	50	15

Ces goëlettes n'étaient arrivées que depuis une semaine ou deux, et comme on peut le voir, elles avaient assez bien fait.

Elles avaient pêché au large de l'île de Bonaventure.

Tous ces bâtiments étaient du port de soixante à quatre vingts tonneaux et portaient une voilure de coton composé d'un grand foc, d'une misaine, d'une grande voile, d'une flèche-en-cul et d'une voile d'étai de grand mât de lune—ces deux dernières voiles sont ordinairement volantes.

Leur léger tirant d'eau, qui ne dépasse presque jamais sept pieds, et leurs formes élancées leur donnent une marche très rapide (surtout à la petite brise) qui leur est absolument nécessaire, lorsqu'ils sont obligés de suivre les bancs de maquereau, que leurs instincts entraînent tantôt dans un lieu tantôt dans un autre.

Le 4, après m'être assuré que tout était tranquille à Percé, je donne l'ordre de partir pour les îles de la Madeleine.

Nous rencontrons sur notre route quarante neuf goëlettes s'occupant de la pêche du maquereau. Presque toutes nous paraissent faire une pêche fructueuse. Les pêcheurs à qui nous parâmes nous dirent que le maquereau est en abondance surtout près des îles de la Madeleine.

Le 7, je débarque au havre des Maisons, où je ne trouve que deux bâtiments.

Je me rends ensuite au havre Amherst où il y a quelques goëlettes occupées à réparer des avaries et à prendre de l'eau.

Une quinzaine de bateaux de pêche des îles de la Madeleine, montés par trois ou quatre hommes chacun, ont commencé à faire la pêche à la ligne du maquereau dans la baie de Plaisance, près du cap *All is right* surtout, ils réussissent assez bien. Des pêcheurs prenaient jusqu'à cinq cents poissons par jour.

Le 10, dans l'après-midi, nous nous rendons aux îles aux Oiseaux et à l'île Bryon.

Je visite l'épave du trois-mâts *Jane*, de 658 tonneaux, de Belfast, qui s'était perdu dans un bronillard sur la pointe sud-est de cette dernière île.

Ceux qui l'avaient acheté, étaient occupés à sauver le cuivre du doublage et les chevilles de métal.

Et j'eus le plaisir d'apprendre qu'il n'y avait pas eu, lors du naufrage, aucune scène de pillage et de désordre, comme à bord du *Lochmaben Castle*, l'année dernière, quoique pendant tout l'été, il se soit tenu, autour de l'île Bryon et des autres îles, au de là de 300 goëlettes occupées à la pêche du maquereau.

Le *Jane* n'est pas le seul navire qui se soit perdu, cette année, sur cette partie des îles de la Madeleine.

Le 24 Juillet, pendant une brume épaisse, la barque *Brothers*, de cinq cent vingt deux tonnaux, de Newry, allait donner sur les îles aux Oiseaux et y restait échouée, avec sa cale pleine d'eau, pendant quelques jours, ce qui avait permis à l'équipage de se sauver et d'emporter la plus grande partie des manœuvres et des effets du bord.

Puis une tempête était survenue et avait mis à flot l'épave, dont les débris furent trouvés flottants plus tard près de la côte du Labrador.

Je ne dois pas oublier non plus le naufrage du brick *Success*, maître John Furniss, de White Haven, en route de Richibouctou pour Donegal, sur l'île Amherst à un endroit appelé le Bassin.

Après examen, le vaisseau avait été condamné et vendu par encan public, ainsi que la cargaison, qui était de madriers de pin.

On ne s'est pas plaint qu'il y ait eu quelque chose de volé à bord.

Le 12, je visite de nouveau le havre aux Maisons et le havre Amherst, et nous partons pour la côte de Gaspé.

Le 14 et le 15 nous rencontrons plusieurs goëlettes des Etats-Unis, et le 16 au matin, nous nous rendons à Percé.

Je visite de nouveau l'île de Bonaventure, où la pêche de la morue continue à être bonne.

Plusieurs goëlettes américaines continuent à se livrer à la pêche du maquereau près de cette île, et prennent jusqu'à quinze quarts de ce poisson dans une matinée.

On me dit que l'année prochaine, plusieurs de nos pêcheurs se proposent de faire la pêche du maquereau en grand, comme les pêcheurs américains.

Il est vraiment à regretter qu'en Canada on ait jusqu'à présent négligé cette pêche qui, bien exploitée, pourrait devenir une source de grande richesse pour le pays en général, et donner un emploi très rémunérateur à nos pêcheurs et de l'activité à nos chantiers de construction, par la demande de vaisseaux bons marcheurs.

Je crois pouvoir assurer à tous les pêcheurs ou autres qui voudront s'engager dans cette branche d'industrie qu'ils y retireront de grands bénéfices.

Mais il faudra que leur travail soit persévérant et qu'ils mettent beaucoup de soin à préparer un appât semblable à celui dont se servent les pêcheurs américains pour attirer les bancs de maquereau à la surface de l'eau, et pour les retenir près de leurs bâtiments.

Le 18, je me dispose à aller visiter les établissements de pêche situés dans le bas du fleuve St. Laurent, sur la rive sud; mais les vents régnants de nord-est et d'est pendant lesquels on ne peut s'approcher de cette côte, m'empêchent de le faire.

Le 19, je vais par terre à l'anse au Beau-Fils et à l'anse du Cap.

La route est très belle, l'aspect du pays est magnifique.

Sur toutes les terres en grande partie défrichées, on s'occupe activement à mettre les moissons en sûreté.

Le foin avait été récolté en grande quantité partout.

A l'anse du Cap je vois de très belles fermes, surtout celle du Monsieur Savage.

On y récolte toute espèce de grains de première qualité. Les légumes et surtout les pommes de terre et les navets y poussent en grande abondance.

MM. Savage et Legros et M. Payn font à l'anse du Cap un commerce de poisson assez étendu.

Ils expédient tous les ans en Europe de quatre à cinq cargaisons de morue sèche.

On s'occupe aussi de construction de vaisseaux dans cet endroit.

M. Case, fils, me montre sur son chantier une goëlette construite, avec de très bon bois et sur un excellent modèle.

Le 20, j'allai avec monsieur P. LeBoutillier, préfet de la municipalité du comté de Gaspé, visiter les établissements de pêche et les chantiers de construction navale du coin du banc, au fond de la Malbaie.

Il y avait sur le chantier de M. Mabe, un brick d'environ 200 tonneaux sur le point d'être mis à l'eau, lequel sous les rapports de la qualité du bois employé, de la solidité de l'ouvrage et de l'élégance du modèle, n'était pas inférieur aux

vaisseaux du même tonnage qui sortent des chantiers de Québec. M. Mabe a déjà construit douze bâtiments, tant bricks que goëlettes, presque tous employés dans le commerce du poisson.

Plusieurs ont été achetés par des maisons Jersiaises qui possèdent des établissements de pêche sur la côte de Gaspé, et sont expédiés tous les ans avec des chargements de morue sèche dans les ports d'Espagne et d'Italie.

On s'occupe moins de pêche à la Malbaie qu'autrefois.

Depuis quelques années les pêcheurs de cette localité ont pris l'habitude d'aller sur la côte du nord principalement à Shell-Drake, et dans la baie de Magpie, où ils trouvent une plus grande abondance de morue.

Il y a environ trente bateaux de pêche, tant à la Canne de Roche, au Barachois, à Belle-Anse, qu'à la Malbaie proprement dite, dont le produit peut être évalué à trois mille trois cents quintaux de morue sèche et verte.

Le 21, un fort vent de sud-est nous force à partir de Percé et nous nous dirigeons vers la baie des Chaleurs, une brume épaisse nous empêche de voir la côte ; Ce n'est que vis-à-vis Bonaventure que le temps commence à s'éclaircir.

Vers 10 heures, P. M., nous mouillons au large de Carleton.

Le lendemain M. Verge vient à bord avec un pilote, et nous nous disposons à remonter la rivière Ristigouche avec un vent favorable, mais léger.

Le 22, sur les représentations de M. John Meagher, le représentant du comté de Bonaventure, je vais avec le pilote, M. Mann, visiter le chenal nord de la rivière Ristigouche, vis-à-vis Dalhousie, où, me dit-on, les vaisseaux qui viennent prendre des cargaisons de bois, soit à Dalhousie soit à Campbellton, ont l'habitude de venir jeter leur lest, avant d'entrer en chargement.

Nous trouvons le chenal très large et encore exempt de danger. Cependant, c'est l'opinion de M. Mann et de plusieurs autres pilotes que si on continue une pratique aussi injurieuse, nécessairement il se formera à la longue, auprès des tas de lest, au fond de l'eau, des accumulations de vase, qui devront beaucoup nuire à la navigation, surtout, si plus tard le commerce plus développé des bois de la rivière Ristigouche et de la rivière Métapédiac, nécessite l'emploi de vaisseaux plus gros que ceux dont on se sert maintenant.

Et je prends des mesures avec M. Meagher et d'autres personnes, pour empêcher, s'il est possible, qu'à l'avenir, on ne jette plus de lest dans le chenal sur la partie canadienne de la rivière.

Le vent d'ouest, qui est plein debout pour remonter la rivière, nous force à retourner sur nos pas, et le 24 au matin, nous sommes à Carleton.

Le 25, l'équipage est occupé à prendre de l'eau et du bois et le 26, je me rends à New Carlisle.

J'y vois le percepteur de la douane et les autres officiers publics ; et je visite ensuite les établissements de pêche de Pas-pébiac ; l'ordre et la tranquillité règnent partout, on ne voit que très peu de goëlettes américaines dans la baie. Elles paraissent se tenir plutôt près de l'île du Prince Edouard, des îles de Madeleine et du Cap Breton.

Le 27, nous partons de New Carlisle, et le long de la côte nous rencontrons au delà de cent bateaux de pêche occupés à la pêche de la morue. On se servait de l'enc-met pour amorcer les lignes. Le poisson était abondant. Des pêcheurs avaient déjà plusieurs quintaux de morue dans leurs bateaux.

Vers midi je débarque à la Grande Rivière, et après avoir vu les principaux habitants et pêcheurs de l'endroit et avoir réglé une difficulté survenue entre plusieurs pêcheurs à propos d'un débarcadère qui obstruait une partie du chenal de la rivière, je visite l'établissement de pêche de la maison Robin & Cie., situé à un mille environ de la Grande Rivière.

M. Briard, qui en est l'agent, a la bonté de me montrer les différents bâtiments où l'on s'occupe de la préparation de la morue et je ne puis m'empêcher

d'admirer l'ordre et la propreté qui y règnent, et qui, en général distinguent tous les établissements de pêche Jersiais.

Les pêcheurs de l'établissement avaient pris beaucoup de morue, près de quatre mille quintaux ; mais ils éprouvaient beaucoup de difficultés à la faire sécher, tant les pluies étaient fréquentes.

Je me rends ensuite à l'anse du Cap, où se trouvent deux vaisseaux de la Baie des Chaleurs occupés à prendre des chargements de morue ; et après avoir vu les principaux habitants de cet endroit, je retourne à bord, et le soir nous nous rendons à Percé.

Le 28, je me mets en route pour visiter les établissements de pêche du bas du fleuve.

J'arrête d'abord à la Pointe St. Pierre, et le soir je débarque au Cap des Rosiers. M. Packwood, que j'ai le plaisir de rencontrer, me dit que la morue a été abondante aux environs du Cap, et qu'en général il a été fait bonne pêche.

J'accepte l'invitation de M. Laurencelle, et je visite le phare que M. Baby a érigé pour le gouvernement, sur la pointe la plus avancée du Cap des Rosiers. Ce phare, d'une construction aussi solide qu'élégante, a près de cent pieds de haut et doit montrer un feu d'une portée de plus de soixante milles, qui sera d'un grand secours pour les vaisseaux remontant ou descendant le fleuve, et surtout pour ceux qui sont employés au cabotage et aux pêcheries.

Dans la journée du 29, je visite le Grand Etang, la Rivière au Renard et l'anse aux Griffons.

Je trouve les établissements de pêche de tous ces endroits en bon ordre, surtout celui de M. John LeBoutillier le plus considérable de tous, à l'anse aux Griffons et celui des MM. L'Espérance au Grand Etang.

On emploie sur la partie de la rive sud du fleuve St. Laurent, où sont situés les établissements dont je viens de parler, au delà de cent bateaux de pêche dont le produit ne peut pas être estimé à moins de 15,000 quintaux de morue sèche verte.

La première est expédiée en Europe ; la morue verte est envoyée sur les marchés de Québec et de Montréal.

On se sert dans ces endroits de hareng, de capelan, de maquereau et de truite pour amorcer les lignes.

On n'avait vu cette année que très peu de bâtiments étrangers.

Le soir nous mettons le cap sur la terre du nord et le 31 vers midi, je débarque à la rivière Shell Drake ou Sanbill.

Je visite les établissements fondés depuis deux ou trois ans, sur le banc de sable, vis-à-vis la rivière ; en voici une liste avec le nombre de bateaux employés sur chaque établissement, etc. :

10.	Etablissement de pêche de	MM. Alfred Mannsell..	8 bateaux
20.	"	" John Lebrun.....	4
30.	"	" John Ross.....	5
40.	"	" Philippe Touzel...	5
50.	"	" John & Elias Collas	6
60.	"	" René Devoche...	5
70.	"	" Phil. Le Gresley...	4

Le produit de la pêche de tous ces établissements est estimé à au delà de 5,000 quintaux de morue, sans compter plusieurs centaines de quaris de maquereau et de morue d'arrière-saison qui sont expédiés à Québec.

On me dit que depuis le commencement de juin jusque vers le milieu d'août, il y a à Shell Drake et dans les environs une telle abondance de morue qu'on peut en prendre souvent de 15 à 25 quintaux dans un seul coup de seine.

Et les pêcheurs qui se rendent sur les fonds sont presque toujours certains de faire bonne pêche et de revenir avec quatre à dix quintaux de morue.

Malheureusement les vents d'ouest et de sud-ouest, qui sont les vents régnants d'alors, retiennent très-souvent les pêcheurs à terre ; il arrive assez souvent que dans une semaine ils ne peuvent se rendre sur les fonds de pêche qu'une seule fois, tant la mer se fait grosse et tant il est difficile et même dangereux de sortir de Shell Drake et d'y entrer avec des vents du large.

Dans les anses voisines à l'ouest et dans la rivière Shallop, à la rivière Moisie, aux sept îles et à l'est, dans la baie de Magpie, la pêche de la morue avait donné des résultats très-avantageux.

Il ne va presque pas de bâtiments étrangers sur cette partie du Labrador.

Vers le soir je retourne à bord avec beaucoup de difficultés et on lève l'ancre pour se rendre à Mingan.

Le lendemain matin, le 1er Septembre, nous mouillons dans le havre de Mingan et de suite le charpentier du bord se met à l'ouvrage pour jumeler notre beaupré qu'un coup de mer a rompu en partie, dans la nuit du 30 au 31 d'août. M. l'agent du port de traite de Mingan nous offre obligeamment tout ce dont nous avons besoin pour exécuter les réparations nécessaires.

Pendant la journée la goëlette équipée pour la pêche de la baleine du Capitaine Baker, du bassin de Gaspé, vient faire aiguade dans le port Mingan.

On m'apprend que les troupeaux de baleine sont assez rares dans le Golfe St. Laurent, même sur les bancs les plus fréquentés par ces mammifères ; En sorte qu'on s'attend que la pêche de la baleine sera très-médiocre cette année.

Les goëlettes des Etats-Unis qui avaient fait la pêche de la morue, sur le banc de Mingan, étaient parties depuis depuis quelques semaines avec de très bons chargements.

Le 2, dans l'après-midi, le contre-maître fait rapport que les ouvrages de réparation au beaupré sont terminés et je donne l'ordre de partir.

Nous allons au large, où la mer est très-grosse, faire l'essai de la force des jumelles qu'on a chevillées et amarrées solidement de chaque côté du beaupré à l'endroit de la cassure ; et, après trois heures de course au plus près, le charpentier rapporte que le beaupré n'a pas remué même dans les plus forts coups de tangage et qu'il est convaincu qu'on peut continuer la campagne sans danger.

On met donc le cap sur Natashquan où je débarque le trois au matin.

L'agent du poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, dans cet endroit, me dit que la pêche du saumon dans la rivière Natashquan a produit 225 quarts.

Des douze goëlettes qui avaient fait la pêche de la morue au havre du petit Natashquan il n'en restait que deux dont les équipages s'occupaient à faire sécher leur poisson.

Trois goëlettes des Etats-Unis faisaient la pêche du maquereau près de la côte à l'ouest de Natashquan avec des résultats assez bons.

Vers midi nous continuons notre route vers la partie est du Labrador et le 5 au matin je débarque à l'anse des Dunes.

Dans l'après-midi je visite la baie Bradore et le soir je me rends à l'anse aux Blancs Sablons où était mouillée *La Canadienne*.

Partout on était occupé à préparer le hareng dont il avait été pris une grande quantité, tant dans l'anse aux Blancs Sablons que dans la baie de Bradore.

A l'établissement de M. DeQuetteville, on se préparait à envoyer dans l'île de Jersey 1000 quarts de ce poisson excellent, si bien connu sous le nom de hareng du Labrador.

M.M. LeBoutillier et frères de l'île à Bois en avait 500 quarts.

Environ 1200 quarts avaient été pris par les habitants de la côte, et les pêcheurs des îles de la Madeleine et des provinces d'en bas en avaient importé au delà de 5000 quarts.

On aurait pu en prendre davantage, mais on manquait de sel et de futailles pour le conserver.

Le jour de mon départ de l'anse aux Blancs Sablons, on avait levé une seine où il restait encore assez de harengs pour remplir 200 quarts et on voyait encore beaucoup de bancs de ce poisson près des côtes.

Il est vraiment étonnant qu'à Québec, où l'on connaît si bien la valeur du hareng du Labrador, on ne s'occupe pas d'expédier pour la pêche de ce poisson, des bâtiments montés par des hommes actifs et entreprenants et bien pourvus de sel et de futailles.

Ce voyage de pêche au Labrador ne durerait qu'un mois ou cinq semaines tout au plus, et rapporterait aux bâtiments qui le feraient de plus grands profits, j'en suis certain, que s'ils étaient employés au cabotage.

En outre, les patrons de ces bâtiments pourraient faire le trafic avec les habitants de la côte et en échange de lard, de fleur, de légumes, de marchandises de toute sorte ils recevraient de la morue, de l'huile et surtout du hareng.

Actuellement ce sont des fabriquants de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis qui ont entre leurs mains la plus grande partie du commerce de la côte du Labrador.

Il est vrai qu'ils ont un grand avantage sur les trafiquants du Canada, celui de pouvoir acheter dans les entrepôts de douane de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis des produits des Antilles, des Etats-Unis et d'autres pays, tels que du thé, du café, de la cassonade, des cotons, des vins, des eaux de vie, etc., etc., et de les vendre à nos pêcheurs sans payer de droits, tandis que de semblables produits qui seraient expédiés de Québec les auraient payés.

Cette année neuf goëlettes du port moyen de 70 tonneaux chacune, la plupart d'Halifax ont eu, en échange de produits qui ont été vendus sur la côte canadienne seulement, des fourrures, de la morue, du hareng, du saumon, de l'huile, et des peaux de Loup-marins pour une valeur de plus de vingt-cinq mille louis.

M. Cronan, d'Halifax, avait eu à bord de ses deux goëlettes *Labrador* et *Belle-Ile*, dont une avait fait deux voyages au Labrador, pour £8,000 de fourrures, consistant en peaux de renard noirs et argentés, de martes, de loutres, etc.

Dans mon rapport de 1852, j'avais cru devoir, en parlant du commerce du Labrador, suggérer au gouvernement l'établissement d'une douane sur la côte canadienne du Labrador, où les maîtres des bâtiments des provinces d'en bas et Etats-Unis qui vont faire le trafic en cet endroit, seraient forcés d'aller payer des droits sur leurs marchandises, avant de pouvoir les vendre à nos pêcheurs.

Aujourd'hui je fais la même suggestion, persuadé que cette mesure est absolument nécessaire pour mettre nos commerçants de la côte de Gaspé, de Québec et des autres parties du Canada sur le même pied que les étrangers; et je puis assurer d'avance que le montant des droits payés par les trafiquants sera plus que suffisant pour couvrir les dépenses d'une douane.

Le gouvernement de l'île de Terre-Neuve a envoyé, cette année, au Labrador un officier chargé de percevoir, sur toutes les marchandises et sur tous les produits importés sur cette partie de la côte qui est sous sa juridiction, les droits que paient ces marchandises à leur entrée dans l'île de Terre-Neuve.

Je n'ai pas eu le plaisir de rencontrer cet officier; mais je sais qu'il s'est présenté à plusieurs propriétaires et agents d'établissements situés près de notre frontière, à l'anse aux Blancs Sablons, et que, sur refus de leur part de payer les droits, il a laissé entre leurs mains une copie du tarif de Terre-Neuve avec d'autres papiers relatifs à sa mission, en disant qu'il croyait que l'année prochaine le gouvernement de Terre-Neuve enverrait sur la côte du Labrador, avec l'officier de douane, une force armée qui le mettra en état de faire la saisie de toutes les marchandises sur lesquelles on continuerait à refuser de payer les droits de douane.

Dans l'après midi du 6, nous laissons l'anse aux Blancs Sablons et le lende-

main je débarque à St. Augustin où sont les stations de pêche de MM. Andrew et Mathew Kennedy.

Leur pêche de loup marin leur avait rapporté 120 de ccs amphibies, et leur pêche de saumon 70 quarts.

M. Andrew Kennedy avait fait la chasse aux animaux à fourrures et en avait tué pour la valeur de 100 louis.

Dans les postes voisins de St. Augustin la pêche avait aussi été bonne.

Il y avait eu beaucoup de morue aux environ de Chicataca.

Vers midi nous continuons notre route vers l'ouest.

Le 9 nous sommes forcés par un gros vent contraire, de rester toute la journée à la cape.

Le 10, nous passons les îles Matihiatich, et le 12, à 6 p. m., nous relevons l'île Bryon au sud-ouest, distante de six milles.

Nous rencontrons près des îles aux Oiseaux le trois-mâts *Indus*, venant de Naples et se rendant à Montréal.

Le 13 nous faisons route pour le havre Amherst.

Vers 11 A. M., étant par le travers de la grande entrée, j'aperçois par dessus les dunes de sables, une mâture de gros navire qui me paraît celle d'un bâtiment jeté à la côte.

De suite je fais mettre un canot à l'eau, je traverse la lagune formée par les bancs de sable, joignant la Grosse Ile et l'île All Wright et j'arrive près du cap nord où je trouve la barque *Elthred*, de 440 tonneaux, de Québec, maître Patrick Duncan, échouée à environ une encablure du rivage, avec perte de son gouvernail et sa cale pleine d'eau.

Je m'empresse d'offrir au capitaine Duncan toute l'assistance que je pouvais lui donner.

Celui-ci avait profité de deux journées de calme et avait réussi à sauver presque toutes les manœuvres et les autres effets du navire.

Et quelques jours après, avec l'aide d'outils que je me fis un plaisir de lui prêter, il dégréait tout le bâtiment ; et les cordages, les voiles et tout le reste des effets étaient transportés au havre Amherst, pour y être vendus par encan public, pour le compte des assureurs.

Le soir je me rends en canot au havre aux Maisons, en passant par la lagune.

Le 14, je vais au havre Amherst.

Le maquereau continuait à être en quantité assez considérable dans la baie de Plaisance.

Le 15, un des officiers de *La Canadienne*, assisté de quelques marins, avait pris plus de 300 de ces poissons.

Les bateaux des îles de la Madeleine faisaient encore la pêche du maquereau, avec d'assez bons résultats.

Ce poisson était alors dans sa plus grande beauté. Sa chair blanche et succulente était couverte d'une couche si épaisse de graisse qu'il fallait mettre les plus grands soins à le préparer et à le saler, si on ne voulait pas le voir jaunir et même se corrompre en quelques semaines.

Les pêcheurs américains qui ont acquis une grande expérience dans la pêche et le commerce de ce poisson, l'ouvrent par le dos, en fendant la colonne vertébrale par le milieu, ce qui permet d'enlever, au moyen d'un lavage dans plusieurs eaux tout le sanguin qui se trouve près des vertèbres.

La plupart de nos pêcheurs ont déjà adopté cette méthode et envoient maintenant, sur les marchés, des poissons aussi beaux que ceux des pêcheurs américains.

Je restai dans la baie de Plaisance jusqu'au 18.

Il y avait dans le havre Amherst deux bâtiments étrangers et sept goëlettes des îles de la Madeleine arrivées depuis peu de leur voyage de pêche au Labrador.

Près de 300 goëlettes des Etats-Unis s'occupaient depuis près de deux mois de la pêche du maquereau, près des îles de la Madeleine, surtout près des îles aux Oiseaux, de l'île Bryon, de la Grosse Ile, et au sud de l'île d'entrée et de l'île d'Amherst.

Le percepteur de la douane, M. Fox, me dit en avoir compté un jour près de deux cents mouillées pendant une tempête de vent de nord, au sud de l'île d'Amherst. En général les équipages de ces goëlettes avaient fait bonne pêche.

Le 19, nous sommes en route pour la côte de Gaspé, et le 21 au soir je débarque à la Grande Rivière.

J'ai eu le plaisir de voir quelques uns des principaux habitants de l'endroit.

On m'apprend que les vents du large ont été si fréquents et si violents depuis quelques semaines, que les pêcheurs n'ont pu se rendre sur les fonds de pêche qu'une ou deux fois, et encore en courant de grands dangers.

Un bateau monté par deux jeunes pêcheurs très estimés de la Grande Rivière n'était pas rentré depuis plusieurs semaines qu'il était parti.

On pensait qu'il avait coulé bas sur le banc de Miscou.

Plusieurs bateaux étaient restés à la cape, au large, pendant plusieurs jours sans pouvoir s'approcher du rivage.

Il ne s'était pris par conséquent que très peu de poisson depuis le commencement de septembre.

On m'informe que les commissaires des écoles de la Grande Rivière ont éprouvé beaucoup de difficultés à faire payer à plusieurs habitants le montant de leur cotisation.

Quelques uns refusaient encore et avaient menacé, dit-on, de maltraiter l'huissier qui serait chargé de porter les ordres levés contre eux.

Je crois devoir annoncer que lorsque les poursuites seront faites, je me trouverai à la Grande Rivière, pour être prêt à assister les magistrats de l'endroit, et à protéger l'huissier s'il en est besoin.

Le 21 au matin, nous sommes à Percé; tout y est tranquille.

On a aussi beaucoup souffert du mauvais temps dans cet endroit. Plusieurs bateaux de pêche avaient été décapés jusqu'au cap des Rosiers. Il ne se faisait pas de pêche depuis plusieurs semaines.

Le vent est favorable, nous continuons notre route.

M. George Le Boutillier, percepteur de douane à Percé, que des affaires concernant la perception des droits de douane appellent au bassin de Gaspé, prend passage à bord de *La Canadienne*.

Je visite dans l'après-midi les établissements de pêche de la pointe St. Pierre, et le soir nous mouillons vis-à-vis le banc de sable dans la baie de Gaspé.

Le 22 au matin, il fait calme plat.

Je débarque en canot à Sandy Beach pour me rendre de là par terre au bassin de Gaspé, après avoir donné instruction au maître de conduire *La Canadienne* dans le Bassin, aussitôt que le vent s'élèverait.

En me rendant à Sandy Beach, je passe près d'une vingtaine de bateaux occupés à faire la pêche à la ligne du maquereau, qui ordinairement se trouve en assez grande abondance dans cette partie de la baie de Gaspé.

Les pêcheurs qui montent ces bateaux habitent la côte voisine, et ont déjà presque tous fait un voyage de pêche sur la côte du nord.

Ceux à qui je parle me disent que la pêche est assez fructueuse généralement, et que chaque bateau prend en moyenne 10 quarts de maquereau, valant de 20 à 25 louis, dans l'automne.

La Canadienne arrive vers 1 P. M., dans le bassin, et de suite l'équipage se met à l'ouvrage pour descendre le grand mât de hune, et le remplacer par celui de misaine, dans le but d'alléger la goëlette dans les coups de tangage, et de ménager ainsi le beaupré, qu'on ne peut trouver à remplacer avec du bois convenable.

Nous restons dans le bassin jusqu'au 28.

Je m'occupe pendant cet intervalle à visiter les bâtiments qu'on charge dans le bassin de Gaspé, de morue sèche pour les marchés d'Espagne et d'Italie, principalement pour ceux de Cadix, de Naples, de Civita Vecchia et de Livourne.

On prépare aussi des cargaisons pour le Brésil.

Le temps avait été très peu propice pour cette sorte d'occupation.

Pendant plusieurs semaines on n'avait pas été capable de mettre une seule morue à bord à cause des brumes et des pluies constantes.

On sait que si le poisson est mis à bord d'un bâtiment sans être parfaitement sec, ou même si après avoir été bien séché, il reçoit de l'humidité, il est en grand danger de s'échauffer et de se gâter dans la cale du navire, pendant la traversée, qui dure quelquefois au delà de quarante jours.

En général les bâtiments employés dans le commerce du poisson sont des goëlettes portant hunier, brick-goëlettes, des bricks, et barques du port de 100 à 400 tonneaux.

Quelques uns sont expédiés dans les mois d'avril et septembre. La plupart ne partent qu'à la fin d'octobre, dans le mois de novembre et même dans le mois de décembre.

Pendant l'hiver ces bâtiments trouvent souvent des frêts pour quelques ports de la Méditerranée et du Royaume-Uni, puis vers le milieu d'avril ils vont prendre une cargaison de sel à Cadix ou à Liverpool, et ils arrivent sur la côte de Gaspé dans le mois de mai.

Je visitai aussi la scierie à la vapeur que M. Shaw a établie, il y a deux ans, sur la rive du bassin ouest de Gaspé.

Cette scierie, qui est à lames verticales et à mouvement alternatif, donne presque constamment de l'emploi à quarante hommes et produit tous les ans en madriers de quoi faire les chargements de huit ou dix navires, qui sont expédiés à Liverpool et dans d'autres ports de la Grande-Bretagne.

M. Shaw tire les billots qui alimentent sa scierie de la rivière du sud-ouest qui se jette dans le bassin de Gaspé, et de la rivière St. Jean.

C'est cette dernière qui lui en fournit le plus. Le bois n'est pas bien gros, mais il est d'une bonne qualité.

C'est la première fois, je crois, qu'on exploite les bois pour l'exportation, dans cette partie du district de Gaspé.

On me dit que dans le haut de la rivière St. Jean on pourra trouver assez de pin jaune pour occuper la scierie pendant près de 20 ans.

Le 28, je donne l'ordre de partir.

Je débarque vers 9 a. m. à la Grande-Grève où sont les établissements de pêche de W. Fruing et Cie., et de W. Hyman.

Je rencontre là M. Paré, propriétaire d'un établissement de pêche à la côte St. George.

Ces trois établissements emploient dans une vingtaine de bateaux de pêche plus de soixante hommes, qui prennent annuellement environ 3000 quintaux de morue. Ils reçoivent en outre près de 3000 quintaux de morue sèche des pêcheurs établis sur la côte, depuis la Péninsule jusqu'au cap de Gaspé, qui préparent leur poisson eux-mêmes, après avoir reçu le printemps des avances en sel, ustensiles de pêche, provisions etc., etc.

La plus grande partie de cette morue est aussi expédiée à l'étranger.

J'arrête ensuite à la Pointe St. Pierre, puis à la Malbaie où je trouve sept goëlettes, dont deux de pilotes de Québec, et vers 7 p. m. j'arrive à Percé.

Je vois M. Philippe LeBoutillier, qui me dit que la présence de la *Canadienne*, n'est pas requise sur cette partie de la côte et vers 9 p. m. je donne l'ordre de partir pour la baie des Chaleurs.

Le lendemain vers 6 a. m. nous rencontrons par le travers de la Grande Rivière près de 60 bateaux de pêche, s'en allant sur le banc de Miscou avec une

jolie brise de nord-ouest. Vers 9 a. m. je débarque à Pabos où est établie une population de pêcheurs qui possèdent 16 bateaux de pêche.

Presque tous s'occupent de leur art pour leur propre compte, et reçoivent des avances de M. Ramond du petit Pabos à qui ils portent leur morue dans l'automne.

La compagnie de Gaspé pour l'exploitation des navires et des pêcheries, dans le district de Gaspé, qui possède 133,000 acres de terre, dont 50,000 au Grand-Pabos, 50,000 dans le township de Cox, et le reste à Bonaventure, a fait construire sur la rive sud de la rivière de Pabos de grands et magnifiques bâtiments pour l'exploitation des pêcheries sur la côte.

Elle avait en outre des chantiers de bois et une scierie, qui donnaient de l'occupation à près de 500 hommes, et contribuent beaucoup à développer le commerce dans cette partie du Canada.

Mais quelques années après son établissement, cette compagnie fit, dit-on, des pertes considérables, et interrompit ses travaux d'exploitation des pêcheries et des bois.

Depuis les bâtiments qui forment ce magnifique établissement n'ont pas été occupés et la population qui habitait cette partie de Pabos est allée s'établir ailleurs.

On me dit que la compagnie refuse de vendre des terres par lots de 50 ou de 100 acres, ou qu'elle demande des prix si élevés qu'ils sont au-dessus des moyens d'achat qu'ont en général les pêcheurs.

Aussi cette partie est-elle habitée par des pêcheurs qui ne s'occupent nullement d'agriculture.

Pourtant les terres sont bonnes à l'ouest de Pabos et il serait facile d'y faire de beaux établissements agricoles.

Je me rends ensuite à Newport, situé à quatre milles du Grand Pabos.

Entre ces deux endroits la côte est tantôt basse avec une belle grève sablonneuse et tantôt haute et escarpée; Et à mi-chemin se trouve l'anse au Canard où des bateaux de pêche peuvent trouver de l'abri.

Sur la baie de Newport, qui est abritée de tous les vents excepté du vent de sud sont situés les établissements de pêche de M. Charles Kelly et de M. Philippe Hammond, où sont employés une vingtaine de bateaux de pêche qui rapportent environ 2,500 quintaux de morue.

En gagnant la pointe au maquereau, qui est la limite ouest du comté de Gaspé on trouve, sur des îles, près de la terre ferme, plusieurs établissements où on emploie 10 bateaux de pêche.

De la pointe au maquereau au port Daniel les côtes sont très hautes et très saines. Un vaisseau peut passer tout le long à deux encablures du rivage.

Le port Daniel est une magnifique baie, entourée de hautes terres boisées, d'un mille de large sur environ un mille et demi de profondeur où les bâtiments du plus gros tonnage peuvent trouver, en longeant la terre nord de la baie, un bon mouillage par les 6 ou 8 brasses d'eau, et un bon abri contre tous les vents, excepté contre celui de sud-est qui souffle en plein dedans.

Trois rivières assez considérables se jettent dans le port Daniel.

Ce sont : les rivières du nord et de l'est qui se réunissent avant de se rendre à la mer et la rivière de l'ouest.

Les bâtiments ne peuvent pénétrer dans aucune de ces rivières; mais les bateaux de pêche y entrent chargés et y sont en parfaite sûreté.

M. McPherson, officier de douane au port Daniel, que j'eus le plaisir de rencontrer, me dit qu'au commencement de la saison la morue avait été abondante près des côtes, et qu'on en avait fait une grande pêche en se servant de capelan pour appât; mais que vers le milieu de l'été, les pêcheurs avaient été obligés d'aller sur le banc de Miscou, ne trouvant plus de morue près des côtes.

Les 25 bateaux de pêche appartenant au port Daniel avaient pris de 100 à 120 quintaux de morue chacun.

On tend des rets à saumon dans le port Daniel, et il y est pris environ soixante quarts de ce poisson.

On s'occupe aussi d'exploitation de bois dans une des rivières. Une scierie avait fourni trois cargaisons de madriers et de planches, qui avaient été expédiées au port de St. Jean de Terre-Neuve.

Les terres sont excellentes près du port Daniel, et il ne manque que des cultivateurs actifs et intelligents, pour faire un bon pays agricole de cette partie du comté de Bonaventure.

A 6 p. m. je retourne à bord, et on fait route pour la baie des Chaleurs.

Le vent est à l'est.

Le lendemain je débarque à Bonaventure.

J'entre dans la rivière en canot et j'y trouve trois goëlettes occupées à prendre des chargements de morue.

La rivière de Bonaventure, dont le cours est très long, forme avant de se jeter à la mer, par plusieurs chenaux, dont un est praticable pour des bâtiments tirant 9 pieds d'eau, un magnifique bassin où trente goëlettes peuvent mouiller et se trouver à l'abri de tous les vents.

Il n'y a plus à Bonaventure de grands établissements de pêche de la morue.

Depuis que ce poisson semble avoir laissé le fond de la baie des Chaleurs, les pêcheurs de cette localité ont pris l'habitude d'aller se livrer aux opérations de leur branche d'industrie sur la côte du nord, dans la baie de Boule et dans la baie des Sept Îles.

Mais si l'on s'occupe peu de la pêche de la morue sur la côte en cet endroit, au contraire on s'occupe beaucoup de celle du hareng.

Plus de 3000 quarts de ce poisson sont pris tous les ans, dans des rets tendus le long des côtes par les habitants, depuis Bonaventure jusqu'à Maria.

Du reste la population de cette section du district de Gaspé se livre plutôt à l'agriculture qu'à la pêche, et paraît jouir de beaucoup d'aisance. Les terres sont naturellement fertiles et il est facile de se procurer de bon engrais sous forme de plantes marines que les vents d'automne jettent sur le rivage.

Une maison américaine, sous le nom de Merriam et Cie, établie depuis deux ans à Bonaventure, fait des affaires assez importantes.

M. Savage, l'agent de cette maison, me dit qu'ils vont exporter cette année aux États-Unis 3,000 quarts de hareng, et plus de 1000 quintaux de morue.

Vers midi je retourne à bord et à 5½ p. m. je débarque à Carleton.

J'apprends que M. Verge, l'agent des bois de la couronne est parti pour la rivière Ristigouche et qu'il doit y avoir le lendemain, à la Mission, à trente milles de Carleton, une exhibition d'animaux et de produits d'agriculture à laquelle assisteront les principaux propriétaires et cultivateurs de cette partie du comté de Bonaventure, qu'il serait utile que je rencontre; et je prends de suite des mesures pour m'y rendre. Un pilote se rend à bord et je donne l'ordre de partir aussitôt que possible.

Le 1er. octobre nous levons l'ancre avec un fort vent d'est.

A 7½ a. m. nous passons devant Dalhousie, et à 10 a. m. nous mouillons vis-à-vis l'église de la mission, à l'endroit même où la rivière Ristigouche cesse d'être navigable.

L'exhibition se tient sur les terres des sauvages, près de l'église.

Elle n'est pas considérable, parce que les mauvais chemins ont empêché un grand nombre d'habitants éloignés de s'y rendre; mais toutes les classes d'animaux et de produits y sont représentées et très bien.

Les bestiaux sont de race anglaise la plus pure.

Les grains et les légumes sont d'une grosseur et d'une qualité égales à ce qu'on voit dans les parties les mieux cultivées du Canada.

MM. Fraser et Busteed, établis sur la rivière Ristigouche et MM. Verge et ann, de Carleton, me disent que le sol est fertile partout le long de la rivière

Ristigouche et Métapédiac; et ils croient fermement que si de bons chemins étaient ouverts sur les bords de ces deux rivières, il se formerait de suite des établissements agricoles, dont les propriétaires trouveraient dans les chantiers de bois situés sur ces deux rivières, un écoulement facile pour leurs produits, et dans les ports de Campbellton, de Dalhousie, de Carleton et de New-Carlisle, de bons prix pour leurs salaisons.

Le lendemain à 2 heures, après midi, nous levons l'ancre. Le calme nous oblige à passer la nuit vis-à-vis Dalhousie.

On me dit que depuis ma dernière visite il n'est pas venu de bâtiment jeter son lest près de la rive canadienne dans la rivière Ristigouche.

Le 3, je débarque à la pointe Magouacha, et je me rends par terre à Carleton, *La Canadienne* est prise par le calme, et ce n'est qu'à 7 heures, après midi, qu'elle jette l'ancre dans la rade de Carleton.

Il se fait depuis la pointe Magouacha jusqu'à Carleton, une pêche considérable de hareng le printemps et l'automne. On se sert partout de rets pour cette pêche; ce qui fait que le poisson qu'on prend est d'une belle qualité. Le produit de cette pêche est estimé à près de 2,000 quarts.

On fait aussi la pêche du saumon à la pointe Magouacha, à Carleton, à New Richmond et sur plusieurs autres points de la côte.

On estime qu'il est pris 600 quarts de ce poisson sur la côte canadienne, depuis Bonaventure jusqu'aux premiers rapides de la rivière Ristigouche.

Autrefois la morue entraît en quantité considérable dans la baie de Carleton, et la population de cette localité s'occupait en grand de la pêche de ce poisson.

Mais depuis vingt ou trente ans, elle est devenue si rare que les pêcheurs ont été forcés de recourir à la culture de leurs terres pour se procurer des inoyens de subsistance, et ils s'en sont trouvés très bien, car les terres sont bien fertiles dans cette partie de la baie.

On s'occupe aussi à Carleton et dans les environs, de l'exploitation du bois. Il est exporté tous les ans de Carleton et de Maria à Halifax, et à St. Jean de Terre-neuve une trentaine de cargaisons de planches, bardeaux, lattes, etc., dont la plus grande partie par M. John Meagher, de Carleton.

Le 4 octobre, nous partons de Carleton, et dans la journée nous nous rendons à New Carlisle.

A Paspébiac on est très occupé à faire des chargements de morue qu'on expédie au Brésil, en Espagne et en Italie. Il y a dans la rade onze bâtiments appartenant aux maisons Robin et Cie., et LeBouthillier et frères.

Je visite un brick, lancé tout dernièrement et construit sur les chantiers de la maison Robin et Cie., sous la direction de M. LeBrun, ingénieur de construction navale.

Les bois principaux qui entrent dans la construction de ce bâtiment sont le merisier et le tamarack.

Les pièces principales comme l'étrave et l'étambot sont en chêne anglais.

La principale partie de la mâture est en pin de la Baltique.

Comme ce bâtiment doit être employé par la maison Robin et Cie., dans le commerce du poisson, on n'a rien négligé pour le rendre solide et durable et en même temps pour en faire un bon marcheur.

C'est certainement un des plus beaux bricks marchands que l'on puisse voir.

Ce brick est le quarante-cinquième bâtiment que la maison Robin et Cie., a fait construire à Paspébiac.

Le 7 au soir je me rends à Percé.

La pêche d'automne était commencée, et promettait d'être fructueuse sur plusieurs points de la côte.

C'est vis-à-vis la Grande Rivière que nous avons rencontré le plus grand nombre de bateaux de pêche.

Dans la journée du 8, je visite les établissements de pêche de la Malbaie, et de la Pointe St. Pierre.

Partout on s'occupe à expédier la morue sèche.

Il y avait deux bâtiments en chargement à la Malbaie, et un à la Pointe St. Pierre.

On n'avait pas vu de pêcheurs étrangers sur la côte depuis plusieurs semaines.

Le 10, nous nous mettons en route pour les îles de la Madeleine.

Le 11 au matin, nous mouillons dans la baie de Plaisance.

Il y a dans le havre d'Amherst cinq goëlettes des îles de la Madeleine, se préparant à partir pour Halifax avec des chargemens de morue, et dans le havre aux Maisons, quatre bâtiments occupés à prendre du poisson pour le marché de Québec.

Je visite tous les établissements de pêche des îles de la Madeleine, et je trouve que la paix et l'ordre public ne sont troublés nulle part.

La pêche de la morue sur les différents points de la côte avait donné de bons résultats. On continuait à prendre beaucoup de morue au sud de l'île Amherst, et à l'Étang du Nord.

Les pêcheurs dont les bâtiments avaient été perdus sur l'île Verte, avaient pu s'en revenir aux îles de la Madeleine sur des goëlettes du havre aux Maisons mais avec bien peu de poisson.

Cependant on pensait qu'ils en avaient assez pour se procurer des provisions pour l'hiver.

J'ai eu le plaisir d'assister à une séance du conseil municipal des îles de la Madeleine, où on a passé des réglemens pour la conservation et la protection des pêcheries importantes qui existent dans la baie de Plaisance.

J'annexe à ce rapport une copie des dits réglemens, qui m'a été fournie par le secrétaire-trésorier de la municipalité, Monsieur De Lisle.

On peut voir que par une résolution du conseil municipal, on me demande de vouloir représenter au gouvernement qu'il est de la plus grande nécessité que la goëlette du gouvernement soit rendue aux îles de la Madeleine pendant la pêche du hareng, au commencement de mai.

J'avais dit dans mon rapport de l'année dernière, que je croyais que le dix mai était l'époque à laquelle *La Canadienne* devait se rendre dans la baie de Plaisance; mais depuis que la municipalité des îles a passé des réglemens de pêche, il sera nécessaire que le magistrat sous le commandement duquel se trouve placé le vaisseau du gouvernement, soit rendu à Amherst au 1er de Mai au plus tard, pour qu'il puisse prendre les mesures qui devront assurer la mise en force des dits réglemens de pêche.

Le 15, nous laissons la baie de Plaisance, pour nous rendre sur la côte de Gaspé.

En doublant l'île d'Entrée, avec un fort vent de nord-ouest, nous rencontrons quinze goëlettes des États-Unis, mouillées sous le vent de l'île.

Elles s'occupent de la pêche du maquereau, au large des îles de la Madeleine, et près de l'île du Cap-Breton.

Dans l'après-midi du 16, la tempête nous oblige à venir mouiller au sud de l'île Amherst, en compagnie de trois bâtiments en destination pour Québec.

Sur cette partie d'Amherst se trouvent trois endroits où l'on s'occupe beaucoup de la pêche de la morue.

Ce sont : le Bassin, le Moulin, et l'anse à la Cabane.

On y emploie 50 bateaux de pêche montés par deux hommes chacun, qui prennent environ 5,500 quintaux de morue.

Les chiens de mer abondent souvent près de la côte sur cette partie d'Amherst et on en fait la pêche pour en tirer une huile excellente qui se vend aussi bien que celle du loup-marin.

On me dit qu'il se fait environ 6,000 gallons d'huile de chien de mer aux fles de la Madeleine.

Quelquefois, dans les mois de mars et avril, les banquises s'arrêtent à la pointe ouest d'Amherst et près du rocher appelé Corps-Mort, et les habitants de la côte font la chasse des jeunes loups-marins qui s'y trouvent souvent en grand nombre.

Le 17 au soir nous levons l'ancre et le lendemain à 9½ p. m. nous mouillons à Percé.

Je visite pour la dernière fois, les établissements de pêche de cet endroit, dont les plus considérables sont : celui de M. John LeBoutillier, dans l'anse du nord-est et de celui de la maison Robin et Cie, dans l'anse du sud-ouest.

On emploie sur ces établissements plus de trois cents hommes, dont deux tiers font la pêche de la morue, au large de Percé et sur le banc de Miscou et les autres s'occupent dans les bâtiments de la préparation du poisson.

Il s'expédie tous les ans de Percé, tant à l'étranger qu'à Québec et à Montréal, près de 25,000 quintaux de morue sèche et verte.

Il n'y a pas sur toute la côte de Gaspé, un endroit situé plus favorablement pour la pêche de la morue que Percé.

Au commencement de la saison on trouve presque toujours une grande quantité de morue, soit dans le canal formé par la terre ferme et l'île de Bonaventure, soit autour de cet île, soit sur plusieurs bancs qui ne sont qu'à 9 ou 10 milles de distance de terre.

Puis vers la fin de l'été et avant que la morue d'automne ait paru, il est facile pour les pêcheurs de cet endroit de se rendre sur le banc de Miscou, où, m'assure-t-on, il y a toujours une grande abondance de morue d'une belle qualité.

Le capelan, le hareng, le maquereau, l'encornet dont on se sert pour appâter les lignes à morue, peuvent presque toujours être pris facilement aux environs de Percé.

Il semblerait donc, à première vue, que Percé eût dû devenir la plus grande station de pêche de toute notre côte dans le golfe St Laurent.

Il en aurait été ainsi, sans aucun doute, s'il y eût eu dans cet endroit un havre capable de recevoir et d'abriter les vaisseaux qui apportent le sel, les ustensiles de pêche, les provisions etc., etc., ou qui viennent prendre les cargaisons de poisson qu'on expédie à l'étranger et dans l'intérieur.

Malheureusement les rades de Percé où les bâtiments sont forcés de mouiller à grande eau, ne sont abritées que des vents de terre. Les vents du large y soulèvent une mer si grosse qu'il est presque impossible à aucun bâtiment d'y tenir le printemps et l'automne même, avec les câbles les plus forts et les ancres les plus lourdes.

Dans l'été on peut y rester avec des vents légers du large ; mais alors il est très difficile d'aborder la côte avec des embarcations à cause du ressac.

Toutes les fois qu'il fait de gros vents du large, les pêcheurs sont obligés de tirer leurs bateaux à sec sur le rivage.

On peut aisément concevoir quelle difficulté ils éprouvent à mettre hors de l'atteinte des vagues sur le rivage des embarcations de 18 à 20 pieds de quille et de sept pieds de largeur, très solidement construites et par conséquent très lourdes, et quelle perte de temps ce travail occasionne.

Dans les circonstances actuelles il est donc peu probable que Percé devienne jamais une place maritime très importante.

Il en serait bien autrement cependant, si le gouvernement faisait construire, dans une des deux anses, une jetée en forme de croissant, derrière laquelle pourraient s'amarrer cinquante à soixante bâtiments de toute grandeur. Et on me dit que cet ouvrage ne présenterait pas de grandes difficultés, car on trouverait aux environs de Percé tous les matériaux nécessaires.

Percé, avec un port accessible, en tout temps, à toute espèce de bâtiments, deviendrait le principal entrepôt du commerce de poisson de toute la côte canadienne du golfe St. Laurent.

De plus ce serait un lieu de refuge, dans les grandes tempêtes de vents d'est et de sud-est, pour les bâtiments qui font le cabotage sur la côte de Gaspé, et ceux qui partis de Québec pour les provinces d'en bas se trouvent pris par de forts vents contraires à la hauteur de l'île de Bonaventure.

Cette suggestion que je fais de la construction d'une jetée à Percé, mérite, j'en suis certain, l'attention du gouvernement qui, j'ose l'espérer, voudra bien s'en occuper.

Le 20 au matin, je visite la Malbaie et la pointe St. Pierre, puis je me rends au bassin de Gaspé.

Dans ce dernier endroit on continue à s'occuper activement de l'embarquement de la morue sèche sur des bâtiments qui sont destinés pour Cadix, Naples, etc. etc.

La moitié environ des vaisseaux en chargement sont de l'île de Jersey, les autres appartiennent aux différents ports de la côte de Gaspé.

C'est à présent le temps de parler de la pêche de la baleine qui se fait, dans le golfe St. Laurent, par des pêcheurs qui sont établis dans le bassin de Gaspé et aux environs.

Huit goëlettes dont je donne les noms plus bas sont employées dans cette branche d'industrie :

GOELETTES.	TONNAGE.	PROPRIETAIRES.
Defiance	65	W. Annett & Cie.
John Stewart.....	76	Charles Stuart.
Breeze	45	Harbout et Miller.
Violet	39	Henry Suddard.
Elizabeth.....	52	John Le Boutillier.
H. R. S.....	59	William West.
Perseverance	69	Coffin et Annett.
Rambler.....	50	W. Baker & Cie.
	455	Tonneaux.

Ces bâtiments montés par huit à dix hommes chacun et portant deux canots appelés *baleinières*, sont équipés dans le port de Gaspé, principalement à l'établissement de M. John Le Boutillier. C'est vers le premier juin que commence la pêche de la baleine dans le golfe St. Laurent.

On rencontre des baleines presque partout dans le bas du fleuve et du golfe St. Laurent, mais surtout sur certains bancs où ces mammifères se tiennent en troupeaux, sans doute parcequ'ils peuvent y trouver une nourriture abondante.

Parmi les espèces de baleines qui fréquentent le golfe St. Laurent on en distingue quatre principales, qui sont : la *baleine Noire*, la *baleine Humpback*, la *baleine Sulphur Bottom* et la *baleine Fin Back*.

La baleine Noire, qui est bien la plus précieuse de toutes, ne se trouve pas malheureusement en grande quantité, on n'en voit que quelques unes. Depuis sept ou huit ans je crois qu'il n'a été tué sur nos côtes que quatre ou cinq mammifères de cette espèce.

La baleine *Humpback*, qui peut donner de dix à quatre-vingt quarts d'huile, se trouve en assez grande quantité dans le golfe St. Laurent, et est assez facile à tirer.

C'est cette espèce-ci qui fait l'objet principal des armements du port de Gaspé.

Les *Sulphur Bottom* et les *Fin Back* sont très difficiles à prendre, à cause de leurs mouvements rapides lorsqu'elles se sentent touchées par le harpon. Aussi, m'assure-t-on qu'il faut toujours les blesser avant de les harponner.

D'ailleurs, elle ne produisent comparativement que très peu d'huile.

Les points les plus favorables du golfe St. Laurent pour la pêche de la baleine sont : le banc de Mingan situé entre le cap nord de l'île d'Anticosti et la rivière St. Jean, sur la côte du nord ; et le banc St. Jean qu'on trouve à un canal, dans le détroit de Belle-Ile, entre l'île St. Jean, sur la côte de Terre-Neuve et l'île du gros Mecatinna, sur la côte du Labrador.

D'après M. Stuart, un des pêcheurs de la baleine les plus expérimentés de Gaspé, les baleines se tiennent pendant l'hiver sur la côte sud-est des Etats-Unis, et ne se rendent dans le golfe St. Laurent que vers la fin de Mai.

Presque toutes les femelles ont alors un petit, qu'elles paraissent soigner avec beaucoup de tendresse, et qu'elles défendent avec fureur lorsqu'il est en danger.

Aussi nos pêcheurs n'osent-ils pas attaquer un baleinon, lorsque sa mère est à portée de le secourir.

On me dit que le nombre de baleines qui fréquentent le golfe St. Laurent, diminue sensiblement depuis quelques années, depuis surtout qu'on a la malheureuse habitude de se servir pour la pêche de ces mammifères de fusils à fusées à la congève, avec lesquelles on en détruit un grand nombre inutilement.

Nos pêcheurs, qui ne se servent que du harpon, ne peuvent tuer tous les ans qu'un nombre limité de baleines, qu'ils réussissent presque toujours à sauver et à traîner à leurs bâtiments où ils les dépècent.

Il n'en est pas ainsi de ceux qui se servent de fusils à fusées.

Des baleiniers américains, qui depuis deux ans, font la pêche de la baleine dans le golfe St. Laurent, dans deux goëlettes, ont, d'après les rapports de nos baleiniers, tué avec des fusils comme ceux dont je viens de parler 30 à 40 baleines par année, sans avoir pu en sauver plus de 6 ou 8.

Ce résultat est facile à expliquer. Cette fusée lancée avec force au moyen de l'arme à feu, fait explosion après avoir pénétré dans le corps de la baleine et cause une si grande lésion dans les viscères, que l'animal frappé meurt presque toujours instantanément et cale au fonds.

Ce n'est que lorsque la baleine est surchargée de graisse, ou qu'elle n'est que blessée qu'on parvient au moyen d'un harpon à la remorquer près du bâtiment. Autrement elle est perdue.

Il est vrai que le mal porte son remède en lui-même ; c'est-à-dire que dans quelques années, on reconnaîtra l'insuccès de cette manière de pêcher et qu'on l'abandonnera.

Mais pendant l'intervalle il se fera, à peu près inutilement, une si grande destruction de baleines, qu'elles finiront par disparaître entièrement du golfe St. Laurent, comme l'ont fait, depuis cinquante ans environ, les morses ou vaches marines qui, lors de la découverte du Canada et même il y a quatre vingts à cent ans, peuplaient en immenses troupeaux les côtes des fles de la Madeleine et de la Baie des Chaleurs.

Je crois qu'il serait important, si ce n'est pas en contravention avec les traités existant entre la Grande Bretagne et les Etats-Unis, qu'une loi fut passée, interdisant, sous peine de fortes amendes, l'usage de fusils à fusées à la congève ou de toute autre arme ou de tout ustensile de pêche qui cause la destruction d'un grand nombre de ces animaux sans de bons résultats.

Le 21 octobre, je siége avec Monsieur John Le Boutillier, dans une cause d'assault et batterie, un des matelots de *La Canadienne* fait l'office de constable.

Je prends à bord, pour les transporter à Québec, onze matelots de la barque *Queen* de Hull, naufragée le 26 septembre sur l'île d'Anticosti, et après avoir ramené M. Belleau, le percepteur de la douane de Gaspé, dont le zèle à remplir

les devoirs de sa charge est si bien connu, pour les renseignements utiles qu'il m'a donnés sur les pêcheries qui se pratiquent sur la côte de Gaspé, je donne l'ordre de partir pour Québec.

Le 22, nous sommes forcés par un gros vent de nord-ouest de rester à la cape par le travers du cap des Rosier.

Le 23, à la hauteur de la rivière de la Madeleine, nous prenons un pilote de la barque *Elizabeth* que le mauvais temps et la saison avancée obligent à relâcher pour le port de Richibouctou ; et le 25 au matin, nous jetons l'ancre dans le port de Québec, après un des passages les plus courts qui se soient jamais faits par un bâtiment à voiles entre l'île d'Anticosti et Québec.

Si l'on parcourt le rapport qui précède sur l'expédition de *La Canadienne*, dans le golfe St. Laurent, pour la protection des pêcheries et du revenu public, et le maintien de l'ordre et de la paix sur nos côtes en général et en particulier, dans les ports et dans les rades où les pêcheurs se trouvent assemblés en grand nombre, on verra que la goëlette du gouvernement a été, pendant la saison de 1856, absente de Québec, 165 jours ; qu'elle est arrivée à Percé le 16 mai ; qu'elle a quitté le bassin de Gaspé le 21 octobre ; que par conséquent, elle a été pendant 158 jours en croisière sur les côtes canadiennes du golfe St. Laurent.

Sur les 165 jours qu'a duré la campagne, *La Canadienne* a été en station pendant environ 108 jours, dans les principaux havres et dans les lieux de pêche les plus importants de la côte de Gaspé, de la côte du Labrador et des îles de la Madeleine.

Les autres 57 jours ont été employés à faire les courses d'un lieu à un autre, sur une étendue de côtes de plus de 700 milles, qui ont été visitées comme suit :
Cinq visites aux îles de la Madeleine.

Deux visites sur la côte du nord et du Labrador.

Trois visites dans la baie des Chaleurs.

Trois visites dans la baie de Gaspé.

Pour visiter tous ces endroits, il a fallu parcourir une distance d'au-delà de 6,000 milles marins, en comptant toutes les courses qui ont été faites en louvoyant, ou 4857 milles marins en ligne droite ; ce qui fait une moyenne de plus de 100 milles par jour.

Maintenant, si le gouvernement veut bien prendre en considération les faits suivants :

Que la goëlette du gouvernement est un bâtiment à voiles.

Que pendant l'été les calmes sont assez fréquents dans le golfe St. Laurent.

Que souvent les brumes, généralement apportées par les vents de sud-est, nous ont obligé de passer plusieurs jours à la cape.

Que souvent la nuit, il nous a fallu faire des courses inutiles, quand nous nous trouvions près des côtes dangereuses où il n'y a pas de phare—j'ai l'espoir qu'il vaudra bien voir qu'il m'a été impossible de faire davantage pour la protection des pêcheries et des intérêts canadiens dans le golfe St. Laurent.

Toutes les fois que j'ai pu rencontrer les fonctionnaires publics de la côte de Gaspé et des îles de la Madeleine, je leur ai fait l'offre de mes services, et de ceux de la force armée placée sous mon commandement. Et j'ai touché aussi souvent que possible à Percé, (où les malles des différents villages de la côte se croisent en allant et en revenant) pour que ceux qui auraient eu besoin de mon assistance pussent communiquer facilement avec moi.

Je me suis toujours efforcé de maintenir à bord de *La Canadienne* la discipline la plus stricte. J'ai constamment essayé de donner à la goëlette cette apparence de bâtiment de guerre qui est absolument nécessaire pour faire impression sur les marins et les pêcheurs, tant britanniques qu'étrangers, qui ne connaissent bien et ne respectent bien que la loi du vaisseau armé.

J'ai exigé que tous les marins de *La Canadienne*, lorsqu'ils étaient à terre, parussent en uniforme et se comportassent de manière à inspirer du respect et de la confiance aux habitants de nos côtes.

Lorsque nous nous sommes trouvés le dimanche, dans les ports où il y a des églises, j'ai accompagné à la messe, tous les marins disponibles, en grande tenue, et placés sous les ordres du canonier du bord.

Enfin, j'ai tout fait pour donner à *La Canadienne*, ce caractère de respectabilité, si je puis m'exprimer ainsi, sans lequel il serait presque impossible au magistrat commandant, de mettre en force les lois et les règlements de pêche et de maintenir sur nos côtes et dans nos ports de mer la paix et l'ordre public.

J'ai le plaisir de pouvoir dire qu'à ma connaissance, il n'a pas été commis d'actes de dépossession ou de déprédation sur nos côtes, comme par le passé; que nos pêcheurs n'ont été molestés nulle part par les étrangers, et qu'il n'y a eu de trouble dans aucun des ports ou dans aucune des rades où les pêcheurs, soit britanniques soit étrangers, ont l'habitude de se rendre en grand nombre.

En terminant, je crois devoir encore parler de la nécessité de passer une loi spéciale pour les pêcheries de la côte du Labrador, surtout pour les pêcheries sédentaires de loup-marin, qui fixera d'une manière permanente les limites de chaque pêcherie, et déterminera aussi jusqu'à quelle distance, les pêcheurs, soit britanniques soit étrangers, qui se livrent à d'autres pêches ont droit de s'en approcher.

La meilleure mesure à prendre pour régler cette question serait, peut-être, de nommer plusieurs commissaires, choisis parmi les pêcheurs les plus expérimentés de notre côte, ou de la côte de Terre-Neuve, lesquels visiteraient avec le magistrat toutes les stations de pêche et en marqueraient les limites.

Quant aux pêcheries de la côte de Gaspé et des îles de la Madeleine, où les conseils municipaux sont organisés, il me semble qu'il vaut mieux laisser le soin de faire les lois et les règlements nécessaires pour la conservation de leurs pêcheries aux conseils, dont la plupart des membres sont ou propriétaires d'établissement de pêches ou armateurs de bâtiments de pêche.

Mais ce qui serait beaucoup mieux encore, ce serait de passer une loi générale réglant les pêches de toute la province, et donnant pouvoir au gouverneur-général en conseil de faire des règlements, sur les recommandations et sur les suggestions des conseils municipaux des comtés dans lesquels on s'occupe de pêche, ou des officiers chargés de la surveillance et de la protection des pêcheries.

Le tout respectueusement soumis.

P. FORTIN.

EXTRAIT du journal tenu à bord de *La Canadienne* pendant la saison de 1856.

MAY.

13. Parti de Québec.
16. Arrivé à Percé.
17. Parti de Percé.
21. Arrivé dans la baie de Plaisance.

JUN.

13. Parti des îles de la Madeleine.
15. Arrivé à Percé, 11 a.m.
16. A Percé à la pointe St. Pierre, 9 a.m.
17. Arrivé au bassin de Gaspé.
19. Parti du bassin de Gaspé. A la pointe St. Pierre.
20. A Percé. Parti pour les îles de la Madeleine.
22. Au havre Amherst. Parti pour le bassin de Gaspé.
24. Arrivé à Percé à 10½ p.m.
25. Au Bassin de Gaspé.

JUILLET.

2. Parti du bassin de Gaspé. A Percé à 1 p.m.
3. Parti pour la baie des Chaleurs.
5. A Carleton.
7. A New Carlisle.
8. A Paspébiac.
9. A Percé.
11. Parti pour le Labrador.
12. A la pointe est de l'île d'Anticosti.
13. A Natashquan à 10 a.m.
15. A Mingan à 11 a.m. Parti à 5 p.m.
- 16 et 17. Vent contraire, occupé à prendre de l'eau et du bois.
18. Parti de Mingan, 5½ a.m. Mouillé à la pointe des Esquimaux, à 8 a.m. Brume.
19. Vent contraire.
20. Levé l'ancre.
24. Arrivé dans l'anse aux Blancs Sablons.
27. Parti de l'anse aux Blancs Sablons.
28. A la Tabatière, à la baie des Moutons, et à la Tête à la Baleine.

AOÛT.

2. Arrivé à Percé.
4. Parti pour les îles de la Madeleine.
7. Au havre aux Maisons et au havre d'Amherst.
10. Parti pour l'île Bryon.
12. Au havre aux Maisons et au havre Amherst.
15. A Percé, 10 h. a.m.
17. A l'île de Bonaventure.
19. A l'anse du Cap.
20. Au Coin du banc.
21. Parti pour la baie des Chaleurs.

22. A Carleton et à Dalhousie.
24. A Carleton.
26. A New Carlisle et à Paspébiac.
27. A Paspébiac, à la Grande Rivière, à l'anse du Cap et à Percé.
28. A Percé, à la Pointe St. Pierre, au cap des Rosiers.
28. Au Grand Etang, à la rivière au Renard et à l'anse aux Griffons.
31. A la rivière Sheildrake, sur la côte du nord.

SEPTEMBRE.

1. A Mingan.
3. A Natashquan.
5. A l'anse des Dunes, dans la baie de Brador, et dans l'anse aux Blancs Sablons.
7. Parti de l'anse aux Blancs Sablons.
8. A St. Augustin.
12. Aux îles aux Oiseaux.
13. Aux îles de la Madeleine, au cap Nord, où la barque Etheird était naufragée.
14. Au havre aux Maisons et au havre Amherst.
18. Parti du havre Amherst.
20. Arrivé à la Grande Rivière, 6 p.m.
21. A Percé, à la pointe St. Pierre, au Banc de sable.
23. Dans le bassin de Gaspé.
28. A la Grande Grève, et à la pointe St Pierre, à la Malbaie et à Percé.
29. A Pabos, à Newport, au Port Daniel.
30. A Bonaventure et à Carleton.

OCTOBRE.

1. A Dalhousie, à la Mission et à Ristigouche.
2. A Dalhousie.
3. A la pointe Magouacha, à la rivière Nouvelle, à Carleton.
4. A Carleton et à New Carlisle.
5. A Paspébiac.
6. Parti de Paspébiac à 11 A. M.
7. A la Grande Rivière.
8. A Percé, à la Malbaie et à la pointe St. Pierre.
9. A la Malbaie et à Percé.
10. Parti pour les îles de la Madeleine.
11. Arrivé dans la baie de Plaisance.
13. Au havre Amherst.
14. Au cap aux Meules.
15. Parti du cap aux Meules.
16. Mouillé au sud de l'île Amherst.
17. Au moulin, île de la Madeleine, parti à 7 P. M.
19. A Percé, à la Malbaie, à la pointe St. Pierre.
20. A la Malbaie, à la pointe St. Pierre et au bassin de Gaspé.
21. Au bassin de Gaspé. Parti pour Québec à 2 P. M.
25. Arrivé à Québec, 5 A. M.

Distances parcourues par la goëlette du gouvernement *La Canadienne*, pendant la saison de 1856, depuis le 13 mai jusqu'au 25 octobre.

	Milles marins.		Milles marins.
De Québec à Percé.....	377	De Dalhousie à Carleton.....	10
De Percé à la baie de Plaisance.....	146	De Carleton à New Carlisle.....	33
Du havre Amherst au havre aux Maisons, trois fois.....	72	De New Carlisle à Paspébiac.....	4
De la baie de Plaisance à Percé.....	146	De Paspébiac à la Grande Rivière.....	44
De Percé au bassin de Gaspé.....	28	De la Grande Rivière à l'anse du Cap... ..	6
Du bassin de Gaspé à Percé.....	28	De l'anse du cap à Percé.....	8
De Percé à la baie de Plaisance.....	146	De Percé au cap des Rosiers.....	24
De la baie de Plaisance à Percé.....	146	Du cap des Rosiers au Grand Etang....	30
De Percé au bassin de Gaspé.....	28	Du Grand Etang à la rivière au Renard.	18
Du bassin de Gaspé à Percé.....	28	De la rivière au Renard à l'anse aux Griffons.....	5
De Percé à Paspébiac.....	55	De l'anse aux Griffons à la rivière Shell-drake.....	84
De Paspébiac à Carleton.....	37	De Shell-drake à Mingan.....	36
De Carleton à New Carlisle.....	33	De Mingan à Natashquan.....	85
De New Carlisle à Paspébiac.....	4	De Natashquan à l'anse aux Blancs Sablons.....	206
De Paspébiac à Percé.....	55	De l'anse aux Blancs Sablons à St. Augustin.....	56
De Percé à la pointe est de l'île d'Anticosti.....	128	De St. Augustin au Gros Mecatinna...	24
De la pointe est de l'île d'Anticosti à Natashquan.....	65	Du Gros Mecatinna à la pointe est de l'île d'Anticosti.....	150
De Natashquan à Mingan.....	85	De la pointe est de l'île d'Anticosti à la baie de Plaisance.....	128
De Mingan à Natashquan.....	85	De la baie de Plaisance à la grande Rivière.....	150
De Natashquan à l'anse aux Blancs Sablons.....	206	De la Grande Rivière à Percé.....	12
De l'anse aux Blancs Sablons au Gros Mecatinna.....	77	De Percé au bassin de Gaspé.....	24
Du Gros Mecatinna au cap Whittle.....	58	Du bassin de Gaspé à Percé.....	24
Du Cap Whittle à la pointe est de l'île d'Anticosti.....	92	De Percé à la Mission.....	120
De la pointe est de l'île d'Anticosti à Percé.....	128	De la Mission à Percé.....	120
De Percé à la baie de Plaisance.....	146	De Percé à la pointe St. Pierre et revenir	24
De la baie de Plaisance à l'île Bryon et revenir.....	96	De Percé à la baie de Plaisance.....	146
De la baie de Plaisance à Percé.....	146	De la baie de Plaisance à Percé.....	146
De Percé à Carleton.....	92	De Percé au bassin de Gaspé.....	24
De Carleton à Dalhousie.....	10	Du bassin de Gaspé au cap Gaspé.....	16
		Du cap Gaspé à Québec.....	357
			4857

Distance entre divers lieux du Fleuve et du Golfe St. Laurent.

	Milles marins.		Milles marins.
COTE NORD.			
De Québec au Bic.....	140	De la pointe St. Pierre à Percé.....	8
Du Bic à la pointe des Monts.....	80	De Percé à Paspébiac.....	55
De la Pointe de Monts aux Sept Iles....	64	De Paspébiac à Carleton.....	37
Des Sept Iles à Mingan.....	91	De Carleton à Dalhousie.....	10
De Mingan à Natashquan.....	85	De Dalhousie à la Mission.....	18
De Natashquan au cap Whittle.....	71	De Percé à la Mission.....	120
Du cap Whittle au Gros Meeatina.....	58		
Du Gros Meeatina à l'anse aux Blancs Sablons.....	77	ILES DE LA MADELEINE.	
De Québec à l'Anse aux Blancs Sablons	666	De Percé à la baie de Plaisance.....	146
		Du havre Amherst au havre aux Maisons	12
		Du havre Amherst aux îles aux Oiseaux	48
		Du havre Amherst à la pointe est de l'île d'Anticosti.....	128
		Du havre Amherst au cap Whittle.....	198
		Du Havre Amherst à l'anse aux Blancs Sablons.....	333
COTE SUD.			
De Québec au Bic.....	140		
Du Bic au cap de Chatte.....	95	ILE D'ANTICOSTI.	
Du cap de Chatte au cap Gaspé.....	122	Longueur de l'île d'Anticosti.....	
Du cap Gaspé à Percé.....	20	De la Pointe Est de l'île d'Anticosti à Percé.....	
De Québec à Percé.....	377		
Du cap Gaspé au Bassin de Gaspé.....	15		
Du Bassin de Gaspé à la pointe St. Pierre.....	18		

BASSIN DE GASPE, 11 juin 1856.

MONSIEUR.—J'ai à vous demander votre assistance pour me mettre en état d'exécuter un writ de saisie-arrêt émis de la cour supérieure du district de Gaspé, dans une affaire dans laquelle S. et P. Mitchell de Montréal (agissant par moi, leur agent dûment autorisé,) sont les demandeurs, et M. Eden, agent du Lloyd et autres, sont les défendeurs. J'ai avec moi un huissier, mais les gens opposent ici la force et le nombre à la loi. Dans le fait, je les trouve le lot d'hommes le plus forcenés que je n'ai jamais vu et je blâme l'agent du Lloyd pour tout le trouble et les ennuis que j'ai éprouvés. M. Winter, protonotaire de la cour, auquel j'ai écrit par la malle, vous donnera sans doute tous les renseignements que vous pourrez demander à ce sujet, et si cela est nécessaire vous donnera plein pouvoir d'agir pour lui à cet égard.

Si vous pouvez venir jusqu'au Bassin, vous rendrez un grand service aux assureurs et propriétaires du Brigantin *Piscator* et de la cargaison naufragée l'autonne dernier sur les côtes d'Anticosti. Votre présence et assistance sera d'un grand avantage pour toute la côte et le district de Gaspé, et fera respecter la majesté de la loi. Dans l'espoir que vous saisirez une occasion de prouver que *La Canadienne* et son commandant sont d'une grande utilité pour cette partie du

pays, tant pour protéger les propriétés naufragées que les côtes et les pêcheries, croyez moi bien, avec considération,

Mon cher monsieur,
Votre dévoué, etc., etc.,

C. W. JONES,

Agent des armateurs et assureurs de la
cargaison du *Piscator* et du vaisseau.

P. Fortin, écuyer,
J. P., etc., etc., etc.

STE. ANNE, 20 juin 1856.

MONSIEUR.—Je pars aujourd'hui à 4½ A. M. pour New Carlisle, pour y chercher un writ de saisie en revendication et de saisie-arrêt.

Comme je m'attends à rencontrer de la résistance de la part de certaines personnes dans le bassin de Gaspé, avec lesquelles j'ai déjà eu quelques affaires, je serais bien content de vous y trouver à mon retour.

Je serai à Percé, lundi soir au plus tard.

Je suis, monsieur,

Votre humble serviteur,

(Signé,) C. W. JONES.

P. Fortin, écr., J. P., etc.
V. S. M. *La Canadienne*.

BASSIN DE GASPE, 28 juin 1856.

CHER MONSIEUR,—Ayant terminé mes affaires, et me trouvant sur le point de partir, je ne puis le faire sans avoir à vous remercier, au nom des assureurs du Brigantin *Piscator* et des armateurs de la cargaison de ce vaisseau, pour les services prompts et efficaces que vous m'avez rendus, pendant que j'agissais comme leur agent ici.

Bien que je n'aie pas réussi à recouvrer toute la propriété que je venais réclamer, vu qu'il n'y a point d'autorité compétente ici pour faire exécuter un writ de saisie dont j'étais porteur au jour où la vente des marchandises fut effectuée, si j'en excepte M. John Eden, agent du Lloyd, à l'instance duquel les marchandises furent vendues et M. Perchard qui avait une réclamation pour emmagasinage, l'un et l'autre magistrats et présents lorsque l'huissier essaya de saisir; cependant, monsieur, je suis tout à fait certain que si les parties qui détenaient les marchandises eussent soupçonné que vous étiez dans les environs, je n'aurais eu aucune difficulté; et je suis fermement persuadé que lorsque j'ai fait la seconde saisie et recouvré la balance des marchandises, et les manœuvres du vaisseau, ces parties étaient parfaitement convaincues qu'alors vous n'étiez pas bien loin et que, comme vous vous étiez déjà rendu une fois à ma réquisition, mais malheureusement trop tard, ils appréhendaient indubitablement de vous voir revenir pour faire exécuter la loi, et, s'il le fallait, les traiter d'une manière sommaire.

Je n'hésite point à affirmer que la proximité où se trouvait *La Canadienne* m'a été d'un grand service et que sa présence sur la côte a eu un effet très salutaire pour arrêter les actes de pillage et de brigandage, semblables à ceux qui viennent de se passer.

En terminant, je serai très heureux, en aucun temps de témoigner de l'efficacité du vaisseau sous votre commandement ; et avec beaucoup de remerciements pour votre bonté et vos attentions à mon égard, croyez-moi,

Mon cher monsieur,

Votre très respectueux,

(Signé,) C. W. JONES,

Agissant pour les assureurs et
armateurs du *Piscator*.

P. Fortin, écr., J. P., etc.

PERCE, 2 juillet, 1856.

MONSIEUR,—Depuis que j'ai eu le plaisir de vous parler ce matin, on m'a informé que deux ou trois des hommes que nous avons engagés pour la saison, ont fait le complot et ont l'intention de désertir durant la nuit à bord d'une goëlette américaine, maintenant à l'ancre dans cette rade. J'ai raison de croire que l'information n'est que trop vraie, parce que le patron de la goëlette en question a été vu avec nos hommes durant l'avant-midi qu'il leur a dit qu'il avait besoin d'hommes à bord de sa goëlette, et qu'il a offert des gages élevés à ceux qui voudraient le suivre—ce qui est pour quelques uns un encouragement à désertir notre service.

C'est pourquoi je réclame respectueusement de vous toute la protection que vous pourrez nous accorder pour empêcher que ce projet ne s'accomplisse.

Je suis, monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,

EDWARD DE LAPERELLE,

Agent pour Chs. Robin et Cie.

P. Fortin, écuyer,

Goëlette *Canadienne*.

MUNICIPALITE DES ISLES DE LA MAGDELEINE, 15 octobre, 1856.

MONSIEUR.—Par ordre du conseil municipal, je prends la liberté de vous transmettre copie des statuts réglant les pêcheries ; le conseil a l'espoir que vous aurez la bonté de les soumettre au gouvernement du Canada à votre retour à Québec, et il espère que vous ferez tout en votre pouvoir pour qu'il puisse avoir l'avantage de vos services importants pour les mettre à exécution l'an prochain.

Je suis monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES DE LISLE,

Secrétaire-trésorier.

Capitaine Fortin,

Goëlette *Canadienne*

Copie des statuts passés à une assemblée spéciale du conseil municipal des Isles de la Madeleine, le 15 octobre 1856.

Résolu que les statuts suivants pour le règlement des pêcheries soient passés.

Adoptés à l'unanimité—

Qu'il ne sera loisible à personne de tendre des rets, pour prendre le maquereau et le hareng, à l'est de la ligne tirée de l'extrémité nord-ouest du cap, formant l'entrée du havre Amherst, jusqu'au Cap Grindstone, sur l'Isle Grindstone, afin de laisser passer librement le poisson dans la baie, et de donner une entrée libre aux vaisseaux dans le havre.

Pourvu aussi qu'il sera loisible de tendre des rets depuis la pointe nord jusqu'à la pointe est de l'Isle d'Entrée à une distance n'excédant pas un mille de la rive, aussi depuis l'opposite de la chapelle au havre des Maisons jusqu'au

cap est des Isles de la Madeleine, à une distance de pas plus d'un mille de la rive.

Qu'il ne sera pas tendu de rets assez près les uns des autres pour qu'il y ait moins de cinquante pieds francs de la queue du rêt des rets, (ou de l'extrémité la plus reculée de la bouée d'amarrage) de manière que les rets puissent tourner avec la marée ou le vent sans se toucher.

Que tout lest apporté dans les vaisseaux au havre Amherst ne sera jeté qu'à un endroit ou à des endroits qu'indiquera le conseil municipal.

Qu'il ne sera permis à aucun vaisseau ou vaisseaux de jeter l'ancre au nord-est d'une marque, bouée ou bouées placées à distance de l'entrée du havre intérieur, de manière à ne pas empêcher le libre passage dans le dit havre intérieur.

Que toutes contraventions aux statuts susdits, seront punies par une amende n'excédant pas cinq louis courant.

Que dans le but de permettre au conseil municipal de mettre ces dits statuts en vigueur, le capitaine Fortin soit prié d'exposer au gouvernement la nécessité d'envoyer de bonne heure la goëlette *La Canadienne*, le printemps, par exemple, à temps pour le commencement de la pêche du maquereau, à l'ouverture de la navigation, pour qu'elle y reste jusqu'à la fin de la pêche du maquereau, attendu que sans aide le dit conseil ne pourrait mettre les dits règlements en opération.

Que *La Canadienne* était ici durant la pêche du maquereau, mais pas assez de bonne heure pour la pêche du hareng, qui est l'époque où le plus grand nombre de vaisseaux arrivent aux îles, et où de l'aide serait le plus nécessaire.

Je certifie que ce qui précède est une fidèle copie des minutes du conseil.

CHARLES DE LISLE.

Secrétaire-trésorier.

ISLES DE LA MADELEINE,

15 octobre 1856.

MONSIEUR,—Au moment où vous partez pour aller mettre la goëlette du gouvernement *La Canadienne*, en hivernage, nous les soussignés, magistrats et notables des îles, prenons la liberté de vous exprimer que la présence de votre vaisseau ici durant les mois d'été, a été d'un grand service pour maintenir le bon ordre, et nous mettre, nous magistrats spécialement, en état d'administrer les lois comme nous sommes obligés de le faire de temps à autre, chose que nous n'aurions pu accomplir si nous n'avions eu quelque force imposante pour nous supporter. Et nous nous permettrons aussi d'espérer que le gouvernement canadien continuera pour les années à venir de nous accorder la protection que nous apporte votre goëlette.

Nous sommes, monsieur,

Vos très obéissants serviteurs,

CHARLES DE LISLE, J. P.,

SIMON S. FOX, J. P.,

MAIRE DE LA MUNICIPALITE,

J. B. F. PAINCHAUD, N. P.,

JOHN FONTANA, J. P.,

CHARLES SUTHERLAND,

ED. BORNE,

CHARLES BOURQUE, J. P.,

ALEX. FLOCKKART,

FELIX BOYLE CLERK,

W. JOHNSTON.

Au capitaine Fortin,

Goëlette du gouvernement,

La Canadienne.

Etat donné par John Le Boutillier, écuier, du Bassin de Gaspé, membre du parlement pour le comté de Gaspé, indiquant le produit moyen de pêcheries sur la côte du district de Gaspé et aux Isles de la Magdeleine, pour chacune des trois dernières années ; aussi, le nombre de navires, de chaloupes et d'hommes employés aux dites pêcheries, sans compter une cinquantaine de navires côtiers, et une quarantaine de navires de long-cours employés à transporter le produit de nos pêcheries aux différents marchés.

40 goëlettes, 400 hommes, ont pris	17,000	quintaux de morue,	} 140,000 qx., valant £84,000	0	0
1200 chaloupes, 3600 " " "	123,000	" " "			
7 baleinières, 100 " ont produit	45,000	gallons d'huile.....	"	5,625	0 0
	112,000	" " de morue.....	"	14,000	0 0
25 bateaux de pêche au loup-marin....	48,000	" " de loup-marin....	"	6,000	0 0
		Peaux de loup-marin.....	"	1,000	0 0
	50,000	quarts de hareng.....	"	30,000	0 0
	1,200	" de saumon.....	"	3,600	0 0
	3,000	" de maquereau.....	"	3,000	0 0
	100	" de truite saumonée.....	"	250	0 0
	100	" d'aloise.....	"	200	0 0
	300	" de pie.....	"	300	0 0
	150	" de noues et de langues de morue.....	"	300	0 0
				<u>£148,275 0 0</u>	

N. B.—On peut prendre des homards en quelque quantité que ce soit, mais la demande qui s'en fait pour l'exportation est à peu près nulle.

JOHN LE BOUTILLIER.

Tableau indiquant le nombre de vaisseaux venant de la mer, entrés dans les ports de Gaspé, et New Carlisle et d'Amherst.

ANNÉE 1854.

PORTS.	VAISSEAUX.	TONNAGE.	HOMMES.
Gaspé,.....	41	4663	247
New Carlisle,.....	54	5225	310
Amherst,.....	104	4223	519
	199	14111	1076

ANNÉE 1855.

PORTS.	VAISSEAUX.	TONNAGE.	HOMMES.
Gaspé,.....	55	5133	301
New Carlisle,.....	69	6737	370
Amherst,.....	106	6087	548
	230	17957	1219

ANNÉE 1856.

PORTS.	VAISSEAUX.	TONNAGE.	HOMMES.
Gaspé,.....	62	7294	380
New Carlisle,.....	94	8941	460
Amherst,.....	131	6784	629
	287	23019	1469

Tableau indiquant le nombre de vaisseaux allant à la mer, sortis des ports de Gaspé, de New Carlisle, et d'Amherst.

ANNÉE 1854.

PORTS.	VAISSEAUX.	TONNAGE.	HOMMES.
Gaspé,.....	38	4781	248
New Carlisle,.....	45	4662	298
Amherst,.....	112	9510	592
	195	18953	1138

ANNÉE 1855.

PORTS.	VAISSEAUX.	TONNAGE.	HOMMES.
Gaspé,.....	40	4388	251
New Carlisle,.....	61	6286	382
Amherst,.....	106	4080	561
	207	14754	1191

ANNÉE 1856.

PORTS.	VAISSEAUX.	TONNAGE.	HOMMES.
Gaspé,.....	50	6561	344
New Carlisle,.....	77	8787	484
Amherst,.....	153	6025	824
	280	21373	1652

Tableau indiquant la valeur des exportations et des importations et du revenu dans les trois ports canadiens du golfe St. Laurent.

PORT DE GASPÉ.

ANNÉE.	EXPORTATION.	IMPORTATION.	REVENU.
	£	£	£
1851	35434	13337	1708
1852	32858	9180	1036
1853	32667	10336	1076
1854	30058	15413	1489
1855	38273	14902	1135
1856	44178	15959	1126

PORT DE NEW CARLISLE.

ANNÉE.	EXPORTATION.	IMPORTATION.	REVENU.
	£	£	£
1851	20025	13419	1274
1852	26216	16915	1554
1853	29942	16960	1600
1854	26857	20098	1706
1855	34758	28580	2176
1856	36466	29558	2528

PORT D'AMHERST.

ANNEE.	EXPORTATION.	IMPORTATION.	REVENU.
	£	£	£
1851	4891	1421	111
1852	11096	3246	303
1853	14597	3176	334
1854	19205	4576	424
1855	15322	7400	373
1856	20738	8553	342

Tableau indiquant la valeur total du poisson exporté des trois ports de Gaspé, de New Carlisle et d'Amherst, dans les années 1855 et 1856.

1855.	1856.
£ s. d.	£ s. d.
78819 10 3	81922 13 7

Tableau indiquant la valeur des produits exportés de la côte canadienne du Labrador.

	QUARTS.	QUINTAUX.	BARRIQUES.	VALEUR.
Saumon.....	500	.....	.....	£1750
Morue.....	.....	8000	.....	6000
Hareng.....	2000	.....	.....	3000
Huile de morue.....	.....	.....	180 gallons.	1000
Huile de Loup-Marin..	.....	.....	30000	5250
Peaux de Loup-Marin..	.....	.....	6000	900
Fourrures.....	.....	.....	.....	12500
				£30400

ANNEE 1855.

Tableau indiquant la quantité de poisson exporté des ports de Gaspé, New Carlisle et Amherst, (isles de la Magdeleine.)

POISSON SECHE.

Ports	Quintaux	Valeur.	Exporté dans la Grande Bretagne.	Dans les colonies de l'Am. Brit. nord.	Aux Etats-U.	Dans les pays étrangers.
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
De Gaspé.....	57816	36138 19 3	7704 13 6	1371 13 8	0 0 0	27063 2 1
De New Carlisle..	43993	26066 7 0	4611 10 0	115 2 0	2801 15 0	18538 0 0
D'Amherst.....	10823	5213 12 6	0 0 0	5127 12 6	86 0 0	0 0 0
	112133	67418 18 9	12315 3 6	6613 8 2	2887 15 0	47601 2 1

POISSON SAUMURÉ.

Ports.	Quarts.	Valeur.	Exporté dans la Grande Bretagne.	Dans les colonies de l'Am. Brit. nord.	Aux Etats-U.	Dans les pays étrangers.
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
De Gaspé.....	111	77 16 6	33 9 2	0 0 0	0 0 0	41 7 4
De New Carlisle..	2959	2334 14 0	68 0 0	193 15 0	2067 19 0	0 0 0
D'Amherst.....	14295	8068 15 0	0 0 0	5758 15 0	2310 0 0	0 0 0
	17365	10480 15 6	101 9 2	5967 10 0	4377 19 0	41 7 4

POISSON FRAIS.

Ports.	Valeur.	Dans les colonies de l'Am. Brit. nord.
	£ s. d.	£ s. d.
	0 0 0	0 0 0
De New Carlisle..	852 15 0	852 15 0
D'Hamberst.....	67 0 0	67 0 0
	919 15 0	919 15 0

QUEBEC, 30 octobre 1855.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de son excellence le gouverneur-général, qu'en conformité des instructions de M. le solliciteur-général Ross, je me suis rendu samedi le 25 courant dans cette cité, où étant arrivé vers onze heures du soir, je me suis embarqué avec une force de police, quelque temps après minuit, à bord de la goëlette du gouvernement provincial *La Canadienne*, et me suis rendu à la Baie St. Paul pour y maintenir la paix durant l'élection d'un conseiller législatif, qui se faisait lundi le 27 et mardi le 28 octobre courant.

Je crois de mon devoir de vous faire le présent rapport, plus spécialement dans le but d'exposer le zèle énergique avec lequel le capitaine Fortin, officier commandant *La Canadienne*, a rempli les devoirs qui lui étaient confiés.

En descendant le fleuve, entre deux et trois heures du matin, on aperçut un vaisseau où le feu s'était déclaré. En s'en rapprochant quelque peu on vit, à la lueur du vaisseau qui brûlait, passer tout près un autre vaisseau (qui venait de laisser Québec) sans offrir cependant la moindre assistance. Le capitaine Fortin mettant aussitôt toutes les voiles au vent, s'en approcha le plus que la sûreté de son vaisseau pouvait le permettre, se rendit dans sa chaloupe, à la tête de son équipage, à bord du vaisseau qui brûlait et qui se trouva être la *Princess de Newry*.

Le capitaine et le pilote étaient tous deux absents à Québec; le contre-maître et le charpentier étaient à bord, mais les hommes qui étaient de nouveaux matelots que les ramasseurs venaient justement de fournir avant de mettre à la voile, refusaient de travailler, en sorte que le vaisseau devait nécessairement être détruit par le feu que leur négligence avait occasionné.

Le capitaine Fortin se fit remarquer pendant une bonne heure et demie, à travers la lueur des flammes, s'exposant personnellement au danger, et ne commandant pas seulement ses hommes, mais travaillant avec eux; et de cette manière la *Princess* a été arrachée indubitablement à une perte totale, ainsi que le contre-maître et le charpentier l'admettent tous deux.

Étant arrivé à la Baie St. Paul, et l'officier-rapporteur déclarant qu'il avait raison de craindre qu'une bande organisée ne vînt interrompre l'élection, le capitaine Fortin (sans en être sollicité) fait descendre immédiatement à terre une

partie de son équipage qu'il place sous mes ordres; et c'est à cette démonstration que j'ai raison d'attribuer la tranquillité qui a régné pendant l'élection.

Je reprends mes devoirs à St. Syvestre.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

R. B. JOHNSON,

Magistrat spécial.

(Copie.)

SECRETARIAT PROVINCIAL,

TORONTO, 8 Novembre, 1856.

MONSIEUR,—M. le major Johnson ayant, dans le rapport de son expédition à la baie St. Paul, signalé à son excellence le gouverneur-général les efforts empressés que vous avez faits avec vos hommes à bord du vaisseau le "*Princess*," et qui, au rapport du major Johnson, ont fait échapper ce vaisseau à une perte totale, son excellence me charge de vous dire qu'elle sait apprécier comme il convient votre conduite en cette occasion, et la regarde comme une nouvelle preuve de votre zèle, et de l'efficacité des hommes que vous commandez.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

T. LEE TERRILL,

Secrétaire.

Pierre Fortin, écuyer.

O'Neil's Hotel,

Québec.

TORONTO:

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, YONGE STREET.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE, à son excellence le Gouverneur Général, le priant de vouloir bien faire mettre devant “ cette Chambre un Etat de toutes les terres vendues ou qui sont “ sous promesse de vente comme limites de Mines sur les Lacs Huron, “ Nipissing et Supérieur, ou le long des cours d'eau qui se jettent “ dans ces Lacs, donnant les noms des individus ou compagnies à qui “ elles ont été vendues et l'étendue des terres ainsi vendues ou sous “ promesse de vente, à chaque partie—la date de la vente première— “ les conditions de vente et jusqu'à quel point les dites conditions “ ont été remplies; et aussi quel changements ont été faits, s'il en a “ été fait, dans les dites conditions et la date des dits changements, “ désignant les limites en la possession de compagnies et celles qui “ sont en la possession de particuliers, et indiquant, s'il y en a, la “ différence entre le prix payé par une compagnie et celui payé par “ un individu. Aussi, un Etat indiquant l'étendue des terres, sur “ l'île St. Joseph, qui a été vendue par encan à Toronto, et le mon- “ tant de la vente; aussi, un Etat des terres vendues par encan au “ Sault Ste. Marie, à la dernière vente qui s'y est faite, à qui les “ ventes ont été faites et à quelle somme elles se sont montées.”

Par ordre,

T. LEE TERRILL,

Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,

Toronto, 30 Mars, 1857.

TABEAU relatif aux limites de mines de minés sur les lacs Huron et Supérieur, pour l'information l'Assemblée législative.

Compagnies.	Individus.	Nombre d'acres.	Date de l'octroi ou vente.	Prix originnaire.	Prix payé.	Rédution dans les prix autorisées par	Remarques.
Compagnie de Mines de Montréal.	Agent de W. E. Jarvis, et autres.	6400	6 Mars, 1847.	4s. par acre.	2s. par acre.	O. C. 17 Mai, 1856.	Patentée 9 Septembre, 1856.
do	do John Stuart	6400	8 Mai	do	2s. par acre.	do	do 13 Septembre, 1856.
do	do Joseph Woods	6400	7 do	do	do	do	do do
do	do Stewart Derbyshire	5230	8 do	do	do	do	do do
do	do William C. Meredith	6400	29 Février, 1848	do	do	do	do 12 Juillet, do.
do	do James Wilson	7200	9 Mai, 1847.	do	do	do	do 13 Septembre, do.
do	do James Hopkirk	6400	7 do	do	do	do	do do
do	do S. J. Lyman	6400	8 do	do	do	do	do do
do	do Abner and Stanly Dugg	6400	8 do	do	do	do	do do
do	do John Ewart	6400	7 do	do	do	do	do do
do	do Wm. H. Merritt	6400	8 do	do	do	do	do do
do	do S. B. Harrison	6400	7 do	do	do	do	do do
do	do James Ferrier	6400	27 do	do	do	do	do do
do	do Robert J. Turner	6400	8 do	do	do	do	do do
do	do Peter McGill, et autres.	6400	7 do	do	do	do	do do
do	do James Cuthbertson	6458½	24 Février, do	do	do	do	do do
do	do Thomas Ryan	6400	6 Mars, do	do	4s. par acre.	do	do 5 Octobre, 1852.
do	do	do	do	do	do	do	do 150 0 0, patente non accordée
do	do	do	do	do	do	do	do 148 4 6 pour les autres, 16-
do	do	do	do	do	do	do	do tendue du front étant plus
do	do	do	do	do	do	do	do considérable que ne comporte
do	do	do	do	do	do	do	do Patentée 10 Octobre, 1856.
do	do Hugh Allan	400	do	7s. 6d.	2s. par acre.	27 Mai, 1856.	do do
do	do William Edmonstone	400	do	do	do	do	do do
do	do Andrew Allan	400	do	do	do	do	do do
do	do Eben McIver	400	do	do	do	do	do do
do	do G. W. Boston	400	do	do	do	do	do do
do	do Mich. McCulloch,	400	do	do	do	do	do do
do	do Adam Handyside Jr.	400	do	do	do	do	do do
do	do Philip Holland	400	do	do	do	do	do do
do	do John Carter	400	do	do	do	do	do do
do	do Andrew McFarlan	400	do	do	do	do	do do
do	do Richard Anderson	400	do	do	do	do	do do
do	do James Soth.	400	do	do	do	do	do do
do	do John Prince	6400	8 Avril, do	do	4s. par acre.	do	do 21st April, 1854.
do	do John Bonner	6400	23 Juillet, do	do	do	do	do 24th June, 1854.

Compagnie des Mines de Québec.	Individus.	Nombre d'acres.	Date de l'octroi ou vente.	Prix originnaire.	Prix payé.	Rédution dans les prix autorisées par	Remarques.
do	do Allan McDonald	6400	28 Février, 1847.	do	do	do	do 0 0, formant partie du 1er versement.
do	do John Douglas	6400	18 do	do	do	do	do 147 12 0, balance du 1er versement, intérêt.
do	do Edward Ryan	6400	27 do	do	do	do	do 147 12 0, formant partie du 1er versement.
do	do James Hamilton	6400	18 do	do	do	do	do 160 0 0, balance du 1er versement, intérêt.
do	do Charles Jones	6400	18 do	do	do	do	do 147 12 0, balance du 1er versement, intérêt.
do	do Arthur Rankin	6400	18 do	do	do	do	do 160 0 0, formant partie du 1er versement.
do	do John W. Keating	6400	7 Avril, do	do	do	do	do 147 12 0, balance du 1er versement, intérêt.
do	do O. S. Tiffany	6400	17 Juillet, do	do	do	do	do 180 0 0, formant partie du 1er versement.
do	do H. B. Wilson	6400	18 Octobre, do	do	do	do	do 146 0 8, balance du 1er versement, intérêt.
do	do John W. Gwynne	6400	22 Juillet, do	do	do	do	do 144 0 0, balance du 1er versement, intérêt.
do	do Henry MacKinstry	6400	17 do	do	do	do	do 100 0 0, formant partie du 1er versement, intérêt.
do	do Theodore Hart	6400	27 Avril, do	do	do	do	do 146 18 1, balance du 1er versement, intérêt.
do	do David Torrance	6400	6 Mars, do	do	do	do	do 146 0 8, balance du 1er versement, intérêt.
do	do Henry Chapman	6400	27 Avril, do	do	do	do	do 148 5 2, balance du 1er versement, intérêt.
do	do Henry Starnes	6400	27 do	do	do	do	do 160 0 0, formant partie du 1er versement, intérêt.
do	do Alexander Shaw	6400	6 Mars, do	do	do	do	do 147 6 9, balance du 1er versement, intérêt.
do	do John Glass	6400	6 do	do	do	do	do 160 0 0, formant partie du 1er versement, intérêt.
do	do Francis Hincks, ayant cours de Geo. Hendry	6400	27 Avril, do	do	do	do	do 148 5 2, balance du 1er versement, intérêt.
do	do David Davidson	6400	26 Mai, do	do	do	do	do 148 4 6, balance du 1er versement, intérêt.
do	do George Desbarns	6400	10 Avril, do	do	do	do	do 160 0 0, formant partie du 1er versement, intérêt.
do	do Moses Sam. David	6400	26 Mai, do	do	do	do	do 160 0 0, do
do	do John Simpson	6400	26 do	do	do	do	do 160 0 0, do
do	do J. V. Delorme	6400	3 Août, do	do	do	do	do 160 0 0, do
do	do James Ferrier, Jr.	6400	31 do	do	do	do	do 160 0 0, do
do	do George Ferrier	6400	do do	do	do	do	do 160 0 0, do
do	do Michael Meighan	6400	do do	do	do	do	do 160 0 0, do
do	do W. S. MacFarlane	6400	do do	do	do	do	do 160 0 0, do

TABLEAU relatif aux limites de mines sur les lacs Huron et Supérieur, etc.—(Continuation.)

Compagnies.	Individus.	No. d'acres.	Date de l'otroi ou vente.	Prix originaire.	Prix payé.	Paiements reçus.
	Francis Bellinger	6400	31 Août, 1847..	4s. par acre..	£150 0 0,	formant partie du 1er versement,
	William H. Boulton	6400	do do	do	do..	do
	Charles Thompson	6400	do do	do	do..	do
	John F. Elliott	6400	9th Décembre, do..	do	do..	do
	F. C. Clarke	6400	27 Novembre, do..	do	do..	balance du 1er versement, intérêt,
	Alexander McLenn.	6400	do do	do	do..	formant partie du 1er versement,
	George K. Smith	6400	do do	do	do..	do
	John B. Forsyth	6400	do do	do	do..	do
	Alexander McDonell	6400	do do	do	do..	do
	Warton Mearns	6400	22 Juillet, do..	do	do..	do
	Angus MacDonell	6400	9 Juillet, do..	do	do..	do
	James B. Ewart	6400	— Août, do..	do	do..	do
	Sir Allan McNab	6400	22 Septembre, do..	do	do..	do
	Thomas B. Ewart	6400	27 Août, do..	do	do..	do
	C. J. MacDonald	6400	6 Août, do..	do	do..	do
	Peter Patterson	6400	do do	do	do..	do
	Henry Le Mesurier	6400	do do	do	do..	do
	Asa Fowls	400	10 Mars, 1855..	7s. 6d.	do..	do
	Joseph V. Brown	400	12 Mai, do..	do	do..	do
	Thomas Duly	400	29 Février, 1856.	do	do..	do
	R. R. Nelson	400	30 Janvier, do..	do	do..	do
	Charles Kimball	400	10 Décembre, do..	do	do..	do
	Isaac Van Eiten	400	30 Janvier, do..	do	do..	do
	Louis M. Oliver	400	do do	do	do..	do
	Edward McEachen	400	13 do do	do	do..	do
	John Dewe	400	17 March, do..	do	do..	do
	William J. Fitzgerald	400	6 Avril, do..	do	do..	do
	John Mackenzie	400	14 Janvier, 1857.	do	do..	do

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 19 Mars, 1857.

TABEAU de la quantité de terres, dans l'île St. Joseph, vendues par encan à Toronto, et de la quantité de terres vendues par encan au Sault Ste. Marie, à qui vendues, et le montant de ces ventes, conformément à une résolution de l'assemblée législative, datée du 5 mars, 1857.

Daté.	Nom.	Partie.	Lot.	Concession.	Acres.	Prix par acre.	Montant de la vente.	Montant payé	Ile St. Joseph.
						s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
1856.									
15 Septembre.	Florence O'Donohue	.....	1	A	74	8 0	29 12 0	5 18 3	
do	do	.....	3	A	119	10 0	69 10 0	11 18 0	
do	Denis Hurley	.....	5	A	150	10 6	78 15 0	15 15 0	
do	do	.....	7	A	121	10 6	63 10 6	12 14 2	
do	Thomas Farrell	.....	13	A	94	16 3	76 7 6	15 5 6	
do	Adam Wilson	.....	17	A	100	21 6	107 10 0	21 10 0	
do	do	.....	19	A	100	25 3	126 5 0	25 5 0	
do	do	.....	19	Huron.	100	30 6	152 10 0	80 10 0	
do	do	.....	1	O	100	19 3	96 5 0	19 5 0	
do	do	.....	1	D	100	38 0	190 0 0	88 0 0	
do	do	.....	5	D	100	22 0	110 0 0	22 0 0	
do	do	.....	1	E	100	30 6	162 10 0	80 10 0	
do	do	.....	3	E	100	16 3	81 5 0	16 5 0	
do	do	.....	5	E	100	21 6	107 10 0	21 10 0	
do	do	.....	1	F	100	22 0	110 0 0	22 0 0	
do	do	.....	5	F	100	14 0	70 0 0	14 0 0	
do	Michael Kelly	.....	50	A	186	10 3	95 6 6	19 1 4	
do	Henry Breen	.....	58	A	210	10 0	105 0 0	21 0 0	
do	do	.....	60	A	200	12 0	120 0 0	20 0 0	
do	Thomas Moore	.....	62	A	173	9 3	80 0 0	16 0 0	
do	Daniel Breen	.....	64	A	194	8 0	77 12 0	15 12 1	
do	Richard Mitchell	.....	64	A	167	10 3	85 11 9	17 2 4	
do	James Penny	.....	66	A	167	10 3	85 11 9	17 2 4	
do	David Breen	.....	70	A	300	10 6	157 10 0	81 10 0	
do	Russin Brothers	.....	19	Neebish.	73	36 0	131 8 0	26 5 7	
do	do	.....	7	B	127	12 9	80 19 3	16 9 10	
do	Angus Gurrie	.....	7	Middle.	100	10 3	61 5 0	10 5 0	
do	Charles Smith	.....	7	18	97	8 9	42 8 9	8 9 0	
do	do	.....	5	Middle.	100	11 6	57 10 0	11 10 0	
do	Charles Carroll	.....	9	D	100	14 0	70 0 0	14 0 0	
do	do	.....	7	F	100	12 6	62 10 0	12 10 0	
do	do	.....	3	V	145	14 9	106 18 9	21 7 9	
do	do	.....	1	8	100	8 8	41 5 0	8 5 0	
do	do	.....	1						

TABLEAU de la quantité de terres, dans l'Ile St. Joseph, vendues par encan à Toronto, etc.—(Continuation.)

Date.	Nom.	Partie.	Lot.	Concession.	Acres.	Prix par acre.	Montant de la vente.	Montant payé	Ile St. Joseph.
						s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
15 Septembre..	Charles Carroll.....	.....	5	8	100	11 6	1100 0	1100 0	
do	do	.....	1	9	100	10 3	1000 0	1000 0	
do	do	.....	3	9	100	10 9	1050 0	1050 0	
do	do	.....	3	10	100	10 3	1030 0	1030 0	
do	James Tate.....	.....	3	0	100	10 6	1060 0	1060 0	
do	Thomas Coleman.....	.....	5	C	100	12 0	1200 0	1200 0	
do	John Patinsson.....	.....	7	C	100	12 9	1290 0	1290 0	
do	Michael Murphy.....	.....	17	D	128	11 0	1408 0	1408 0	
do	Denis Shea.....	.....	19	D	146	12 3	1798 0	1798 0	
do	John Starke.....	.....	9	E	100	13 6	1360 0	1360 0	
do	do	.....	3	G	100	11 0	1100 0	1100 0	
do	Peter Grolley.....	.....	13	E	100	16 0	1600 0	1600 0	
do	do	.....	11	F	100	11 6	1160 0	1160 0	
do	Robert McDonaid.....	.....	15	E	100	13 0	1300 0	1300 0	
do	do	.....	15	F	100	11 6	1160 0	1160 0	
do	do	.....	20	7	194	9 0	1746 0	1746 0	
do	do	.....	17	E	100	13 3	1330 0	1330 0	
do	Azarinh Sims.....	.....	7	F	100	12 6	1260 0	1260 0	
do	John Scott.....	.....	7	F	100	14 0	1400 0	1400 0	
do	Abraham McKenny.....	.....	9	F	100	9 9	990 0	990 0	
do	Charles O'nyman.....	.....	19	G	100	10 3	1030 0	1030 0	
do	do	.....	13	F	100	10 9	1090 0	1090 0	
do	do	.....	19	F	100	11 3	1130 0	1130 0	
do	James Patterson.....	.....	5	G	100	10 3	1030 0	1030 0	
do	do	.....	9	G	100	10 3	1030 0	1030 0	
do	Robert Barber.....	.....	7	G	100	11 0	1100 0	1100 0	
do	Thomas N. Gibbs.....	.....	21	G	100	11 6	1160 0	1160 0	
do	do	.....	25	G	77	12 6	972 0	972 0	
do	John McLeod.....	.....	1	1	100	10 0	1000 0	1000 0	
do	John Brady.....	.....	3	V	151	15 0	2265 0	2265 0	
do	Alexander Trainor.....	.....	3	1	100	8 6	860 0	860 0	
do	Michael Hart.....	.....	7	1	100	9 0	900 0	900 0	
do	Charles Whitnall.....	.....	9	1	100	8 9	890 0	890 0	
do	William Sweetin.....	.....	5	2	100	9 0	900 0	900 0	
do	John Leeming.....	.....	7	2	100	9 3	930 0	930 0	

do	James McGee.....	.....	1	8	100	9 6	960 0	960 0	
do	Joseph Partridge.....	.....	3	8	100	9 3	930 0	930 0	
do	Denis Hurley.....	.....	3	4	100	8 6	860 0	860 0	
do	George Pollard.....	.....	7	4	100	8 6	860 0	860 0	
do	do	.....	5	4	100	8 9	890 0	890 0	
do	John Folmsbee.....	.....	6	4	190	7 6	1422 0	1422 0	
do	do	.....	3	6	97	9 3	903 0	903 0	
do	Thomas Wetherald.....	.....	9	5	100	7 9	790 0	790 0	
do	William Kinline.....	.....	1	5	97	8 0	776 0	776 0	
do	James Forster.....	.....	5	6	118	8 0	944 0	944 0	
do	Patrick O'Neil.....	.....	4	7	120	8 0	960 0	960 0	
do	do	.....	2	7	109	8 0	872 0	872 0	
do	William Percival.....	.....	6	7	175	9 3	1627 0	1627 0	
do	John Hannah.....	.....	8	7	183	6 9	1273 0	1273 0	
do	Hugh Matheson.....	.....	A	7	80	9 9	792 0	792 0	
do	Alexander Milne.....	.....	14	7	109	9 6	1046 0	1046 0	
do	Richard Mitchell.....	.....	10	7	81	7 6	615 0	615 0	
do	Mathew Wetherald.....	.....	18	7	100	15 0	1500 0	1500 0	
do	Thomas N. Motesworth.....	.....	6	9	100	8 6	860 0	860 0	
do	Henry Softley.....	.....	5	10	100	8 6	860 0	860 0	
do	Alfred R. Roche.....	.....	5	10	100	15 6	1560 0	1560 0	
do	George Cotter.....	.....	3	8	100	8 9	890 0	890 0	
do	Thomas H. Inco.....	.....	1	12	100	6 9	690 0	690 0	
do	do	.....	3	12	100	6 6	660 0	660 0	
do	do	.....	5	12	105	11 6	1218 0	1218 0	
do	do	.....	7	12	81	11 0	891 0	891 0	
do	Robert Mont et John M. Stewart.....	.....	1	18	100	9 3	930 0	930 0	
do	John Lynch.....	.....	1	11	100	8 3	830 0	830 0	
do	Charles Chapman.....	.....	13	M	100	9 3	930 0	930 0	
do	do	.....	15	M	100	9 0	900 0	900 0	
do	do	.....	17	M	98	8 9	872 0	872 0	
do	do	.....	13	N	100	9 3	930 0	930 0	
do	do	.....	13	O	100	8 9	890 0	890 0	
do	do	.....	13	H	100	6 6	660 0	660 0	
do	Abraham Peachey.....	.....	19	I	100	6 9	690 0	690 0	
do	do	.....	9	I	100	6 9	690 0	690 0	
do	Thomas Early.....	.....	8	R	100	6 0	600 0	600 0	
do	Cornelius Regun.....	.....	7	S	100	6 0	600 0	600 0	
do	Patrick Holler.....	.....	21	R	100	6 6	660 0	660 0	
do	Donald Bowen.....	.....	47	A	105	6 9	724 0	724 0	
do	James Cattanaoh.....	.....	13	I	100	6 9	690 0	690 0	
do	William Marr.....	.....	8	H	100	7 9	790 0	790 0	
do	Michael Waters.....	.....	5	I	99	7 6	744 0	744 0	
do	James Wilson.....	.....	7	H	100	7 0	700 0	700 0	
do	Donald Bowen.....	.....	5	I	100	6 9	690 0	690 0	

TABLEAU de la quantité de terres, dans l'île St. Joseph, vendues par encan à Toronto, etc.—(Continuation.)

Date.	Nom.	Partie.	Lot.	Concession.	Acres.	Prix par acre.	Montant de la vente.	Montant payé	Île St. Joseph.
28 Octobre 1856.	Denis Hotten		7	I	100	d.	d.	d.	
do	Michael Kearney		21	I	100	8 0	8 10 0	8 10 0	
do	Patrick Regan		19	I	100	7 0	7 0 0	7 0 0	
do	John Costello		8	K	100	8 5	8 10 0	8 10 0	
do	John Cummings		1	N	100	7 0	7 0 0	7 0 0	
do	Richard Scott		1	M	100	7 0	7 0 0	7 0 0	
do	Michael Connor		3	O	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	Nelson McGarvin		17	I	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	John Brown		5	O	100	8 0	8 0 0	8 0 0	
do	Alex. McComb		17	O	100	8 0	8 0 0	8 0 0	
do	John Murphy		1	O	100	7 3	7 3 0	7 3 0	
do	William Armstrong		13	M	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	James Hamilton		17	K	100	8 0	8 0 0	8 0 0	
do	Henry Carr		1	L	100	7 0	7 0 0	7 0 0	
do	Nolla Price		21	K	100	8 0	8 0 0	8 0 0	
do	Thomas Conroy		18	L	100	8 0	8 0 0	8 0 0	
do	John A. Shaughnessy		21	S	100	8 0	8 0 0	8 0 0	
do	Thomas Bennett		16	U	100	6 3	6 3 0	6 3 0	
do	William Backus		17	R	50	5 0	5 0 0	5 0 0	
do	Alexander Menzies		23	U	100	7 8	7 8 0	7 8 0	
do	Thomas Early		9	X	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	Nelson McGarvin		45	A	100	4 6	4 6 0	4 6 0	
do	Thomas McDermid		14	V	100	5 9	5 9 0	5 9 0	
do	Thomas Robertson		13	T	100	6 9	6 9 0	6 9 0	
do	do		9	H	100	7 0	7 0 0	7 0 0	
do	John Hogan		15	P	100	10 8	10 8 0	10 8 0	
do	John Murphy		13	X	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	Thomas Quigley		25	B	74	7 0	7 0 0	7 0 0	
do	Thomas Butler		7	K	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	Michael Regan		87	K	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	do		49	A	100	6 0	6 0 0	6 0 0	
do	John Brown		13	S	92	7 0	7 0 0	7 0 0	

do	Anthony Lamb		21	Q	100	8 8	8 8 0	8 8 0	
do	do		19	R	100	8 6	8 6 0	8 6 0	
do	Wm. James Caldwell		23	N	100	8 6	8 6 0	8 6 0	
do	John Kemp		5	N	100	28 15	28 15 0	28 15 0	
do	James Tait		21	L	100	88 16	88 16 0	88 16 0	
do	John Lynch		25	H	100	82 10	82 10 0	82 10 0	
do	do		26	H	100	87 10	87 10 0	87 10 0	
do	do		20	V	170	48 14	48 14 0	48 14 0	
do	do		17	W	126	37 10	37 10 0	37 10 0	
do	do		17	X	66	21 14	21 14 0	21 14 0	
do	do		17	X	76	17 2	17 2 0	17 2 0	
do	do		39	Neesh.	84	6 10	6 10 0	6 10 0	
do	do		34	Neesh.	100	20 16	20 16 0	20 16 0	
do	do		21	Huron.	100	88 0	88 0 0	88 0 0	
do	Thomas Douglas		25	T	100	28 16	28 16 0	28 16 0	
do	do		12	V	180	51 16	51 16 0	51 16 0	
do	do		6	W	66	26 8	26 8 0	26 8 0	
do	do		9	W	100	25 0	25 0 0	25 0 0	
do	do		11	X	100	29 3	29 3 0	29 3 0	
do	do		16	Y	63	42 0	42 0 0	42 0 0	
do	do		31	Neesh.	165	25 0	25 0 0	25 0 0	
do	do		28	A	100	45 0	45 0 0	45 0 0	
do	do		28	A	172	22 10	22 10 0	22 10 0	
do	do		25	A	100	24 8	24 8 0	24 8 0	
do	do		39	Huron.	100	45 0	45 0 0	45 0 0	
do	John Ham Perry		15	K	100	48 16	48 16 0	48 16 0	
do	do		9	M	100	41 6	41 6 0	41 6 0	
do	do		9	N	100	41 6	41 6 0	41 6 0	
do	do		9	O	100	42 10	42 10 0	42 10 0	
do	do		1	P	100	42 10	42 10 0	42 10 0	
do	do		9	P	100	30 0	30 0 0	30 0 0	
do	do		13	T	100	24 8	24 8 0	24 8 0	
do	Edward Jones		14	Z	82	41 6	41 6 0	41 6 0	
do	Patrick Boyle		25	I	100	37 10	37 10 0	37 10 0	
do	Sir Richard Bethell		15	J	100	36 0	36 0 0	36 0 0	
do	do		1	K	100	41 6	41 6 0	41 6 0	
do	do		1	L	100	41 6	41 6 0	41 6 0	
do	do		7	K	100	40 0	40 0 0	40 0 0	
do	do		18	K	100	38 0	38 0 0	38 0 0	
do	do		3	L	100	38 16	38 16 0	38 16 0	
do	do		6	L	100	40	40 0	40 0	
do	do		7	L	100	40	40 0	40 0	

TABLEAU de la quantité de terres, dans l'île St. Joseph, vendues par encan à Toronto, etc.—(Continuation.)

Date.	Nom.	Partie.	Lot.	Concession.	Acrea.	Prix par acre.	Montant de la vente.	Montant payé.	Ile St. Joseph.
						£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
23 Octobre, 1856.	Sir Richard Bethell.	.....	15	L	100	9 3	46 5 0	9 5 0	
do	do	.....	17	L	100	7 9	38 15 0	7 15 0	
do	do	.....	19	L	96	7 4	36 0 0	7 4 0	
do	do	.....	6	M	100	8 3	41 5 0	8 5 0	
do	do	.....	7	M	100	8 0	40 0 0	8 0 0	
do	do	.....	7	N	84	7 3	30 9 0	6 1 9	
do	do	.....	7	O	100	7 6	37 10 0	7 10 0	
do	do	.....	19	O	100	7 0	35 0 0	7 0 0	
do	do	.....	3	P	100	8 3	41 5 0	8 5 0	
do	do	.....	17	P	100	8 3	41 5 0	8 5 0	
do	do	.....	19	P	100	7 9	38 15 0	7 15 0	
do	do	.....	8	Q	100	7 9	38 15 0	7 15 0	
do	do	.....	7	Q	100	7 9	38 15 0	7 15 0	
do	do	.....	19	Q	100	7 9	38 15 0	7 15 0	
do	do	.....	23	Q	100	8 9	45 0 0	9 0 0	
do	do	.....	13	R	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	do	.....	1	R	100	7 0	35 0 0	7 0 0	
do	do	.....	3	S	100	7 0	35 0 0	7 0 0	
do	do	.....	9	S	100	7 0	35 0 0	7 0 0	
do	do	.....	13	S	100	6 8	32 10 0	6 10 0	
do	do	.....	19	S	100	6 4	32 10 0	6 10 0	
do	do	.....	7	T	100	5 8	27 10 0	5 15 0	
do	do	.....	7	T	100	5 9	28 15 0	5 15 0	
do	do	.....	5	U	100	6 3	31 5 0	6 5 0	
do	do	.....	7	U	100	5 9	28 15 0	5 15 0	
do	do	.....	9	U	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	do	.....	11	U	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	do	.....	13	U	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	do	.....	15	U	100	6 3	31 5 0	6 5 0	
do	do	.....	17	U	100	6 3	31 5 0	6 5 0	
do	do	.....	19	U	100	6 6	32 10 0	6 10 0	
do	do	.....	17	S	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	Hugh Matheson	.....	21	A	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	W. B. Butler	.....	21	A	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	Sir Richard Bethell.	.....	33	Neabish.	138	4 0	27 12 0	5 10 4	
do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Date.	Nom.	Partie.	Lot.	Concession.	Acrea.	Prix par acre.	Montant de la vente.	Montant payé.	Ile St. Joseph.
						£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
do	John Mackay	.....	21	T	100	6 9	26 16 0	6 15 0	
do	do	.....	21	U	100	4 0	30 0 0	6 0 0	
do	Joseph Marshall Ham.	.....	16	Z	103	5 0	25 15 0	5 3 0	
do	do	.....	14	Grand Point.	47	5 8	11 15 0	2 7 0	
do	Margaret Driscoll	.....	16	X	100	7 0	26 5 0	5 5 0	
do	Joseph Connell.	.....	11	S	100	6 0	30 0 0	7 0 0	
do	do	.....	19	T	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	H. J. McDonnell.	.....	11	R	100	11 0	65 0 0	11 0 0	
do	do	.....	9	R	100	7 9	38 15 0	7 15 0	
do	do	.....	11	R	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	Angus Currie	.....	11	T	99	6 3	12 8 9	2 8 8	
do	do	.....	21	Huron.	100	4 2	20 16 8	4 3 2	
do	do	.....	33	Q	100	4 0	40 0 0	8 0 0	
8 Novembre, do	George Coffar.	.....	9	U	100	7 3	36 5 0	7 3 0	
do	do	.....	5	U	100	5 6	27 10 0	5 15 0	
do	do	.....	1	T	100	5 9	37 10 0	7 10 0	
do	do	.....	5	X	100	6 8	31 5 0	6 5 0	
do	George Carr	.....	19	S	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	John McNab	.....	1	S	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
18 do	do	.....	25	T	100	5 9	28 15 0	5 15 0	
do	do	.....	1	T	100	5 6	27 10 0	5 15 0	
do	do	.....	8	W	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	do	.....	16	A	100	6 0	30 0 0	6 0 0	
do	do	.....	33	Neabish.	124	5 3	25 11 0	6 6 2	
do	do	.....	27	A	100	5 3	25 11 0	6 6 2	
do	do	.....	7	Neabish.	1	.....	.....	37 1 7	
6 Février, 1857	Michael Hart	.....	.....	.....	25850	.....	11432 19 5	2332 5 9	

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 27 Mars, 1857.

TABLEAU de la quantité de terres, dans l'île St. Joseph, vendues par encan à Toronto, etc.—(Continuation.)

Date.	Nom.	Partie.	Lot.	Concession.	Acres.	Prix par acre.		Montant de la vente.		Montant payé.		Sault Ste. Marie.
						s.	d.	£	s.	d.	£		s.	d.
1850.												
18th November	Fredk. Chas. Mackenzie Fraser	.....	1	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	2	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	3	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	4	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	5	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	6	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	7	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	8	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	9	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	10	2	50	8	0	20	0	0	20	0
do	do	.....	11	1	26	4	0	5	4	0	5	4
do	do	.....	12	2	45½	2	6	5	13	9	5	13
do	do	.....	13	2	23½	2	6	2	18	0	2	18
do	do	.....	14	3	50	9	0	22	10	0	22	10
do	do	.....	15	3	50	6	6	6	5	0	6	5
do	do	.....	16	3	50	6	6	16	5	0	16	5
do	do	.....	17	3	50	14	6	36	5	0	36	5
do	do	.....	18	4	200	2	6	25	0	0	25	0
do	do	.....	19	4	100	2	6	12	10	0	12	10
do	do	.....	20	4	100	2	6	12	10	0	12	10
do	do	.....	21	4	100	2	6	12	10	0	12	10
do	do	.....	22	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	23	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	24	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	25	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	26	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	27	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	28	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	29	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	30	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	31	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	32	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	33	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	34	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	35	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	36	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	37	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	38	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	39	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	40	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	41	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	42	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	43	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	44	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	45	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	46	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	47	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	48	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	49	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	50	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	51	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	52	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	53	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	54	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	55	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	56	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	57	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	58	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	59	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	60	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	61	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	62	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	63	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	64	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	65	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	66	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	67	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	68	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	69	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	70	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	71	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	72	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	73	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	74	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	75	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	76	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	77	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	78	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	79	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	80	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	81	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	82	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	83	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	84	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	85	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	86	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	87	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	88	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	89	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	90	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	91	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	92	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	93	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	94	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	95	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	96	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	97	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	98	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	99	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	100	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	101	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	102	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	103	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	104	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	105	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	106	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	107	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	108	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	109	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	110	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	111	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	112	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	113	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	114	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	115	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	116	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	117	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do	.....	118	1	10	3	4	3	4	0	3	4
do	do											

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE

DU

CANADA

POUR

L'ANNEE 1856.

PRESENTE AUX DEUX CHAMBRES DU PARLEMENT PAR ORDRE DE SON EXCELLENCE.

Par JOSEPH CAUCHON, Commissaire Terres Couronne.

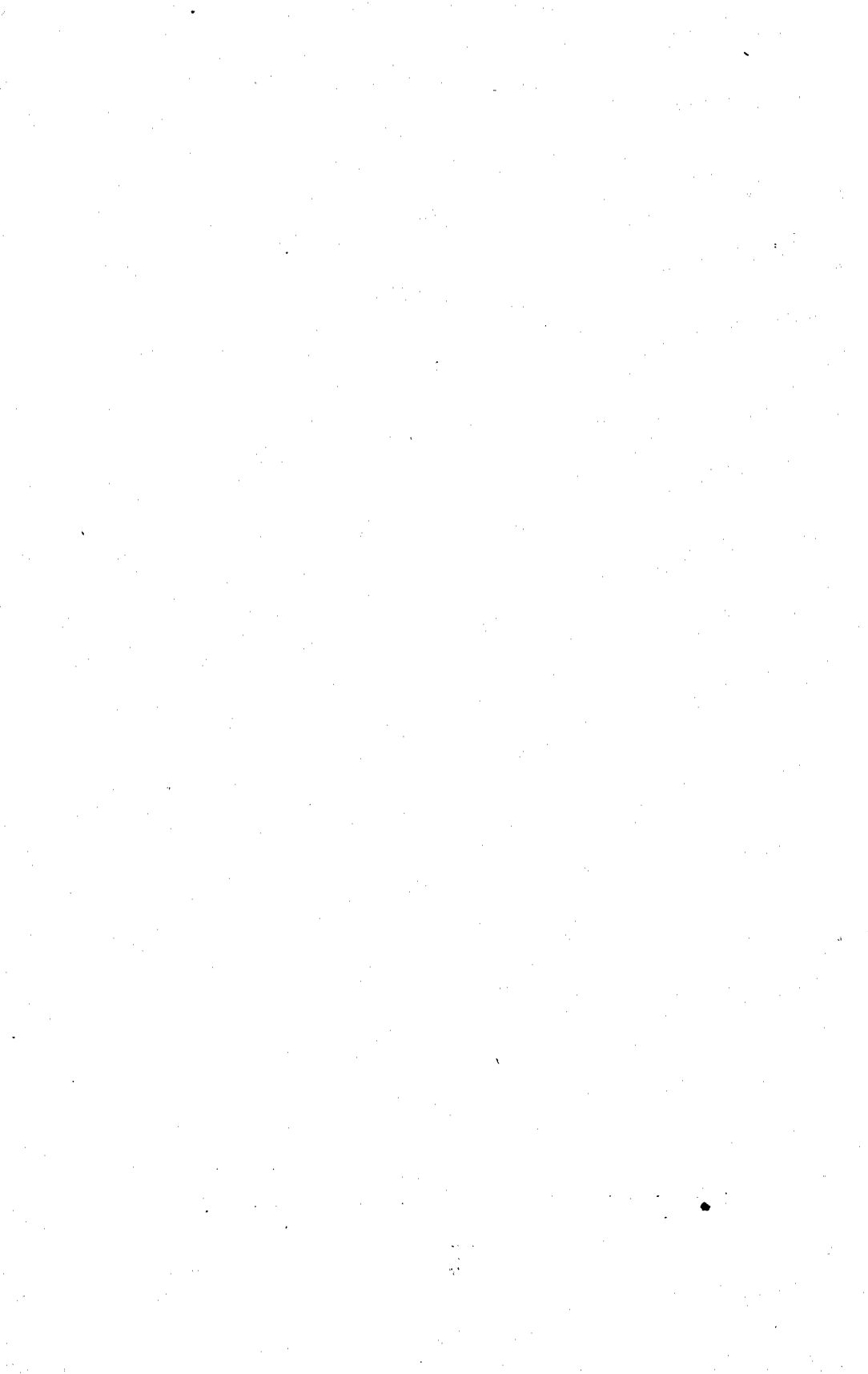


TORONTO:

IMPRIMÉ PAR STEWART DERBISHIRE & GEORGE DESBARATS,

IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1857.



RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE

DU

CANADA.

A SON EXCELLENCE SIR EDMUND WALKER HEAD BARONNET, GOUVERNEUR
GÉNÉRAL DES POSSESSIONS BRITANNIQUES DE L'AMÉRIQUE DU
NORD, ETC., ETC., ETC.

Qu'il plaise à votre Excellence,

Conformément à une Résolution de l'Assemblée Législative, passée pendant la Session dernière du Parlement Provincial, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant touchant les terres publiques de la Province et le Département qui, sous ma direction, est chargé de les administrer :—

Les Terres Publiques et les autres propriétés qui s'y rattachent, sous la direction du Département des Terres de la Couronne, sont classées de la manière suivante :—

DANS LE BAS-CANADA.

BIENS DES JÉSUITES,
TERRES DE LA COURONNE,
TERRES DU CLERGÉ,
DOMAINE DE LA COURONNE,
SEIGNEURIE DE LAUZON.

DANS LE HAUT-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE,
TERRES DU CLERGÉ,
TERRES DES ECOLES.

DIVISIONS GÉNÉRALES.

BOIS ET FORÊTS,
EMPLACEMENTS DE MINES,

Et, bien qu'elles ne constituent pas encore une division spéciale,
LES PÊCHERIES PROVINCIALES.

BAS-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE.

Au commencement de l'année 1856, il y avait dans le Bas-Canada 4,563,468 acres de Terres de la Couronne, arpentées et dont on n'avait pas disposé ; à ce chiffre il faut ajouter 280,200 acres de terres, arpentées dans le courant de l'année dernière ; ce qui fait un total de 4,843,668 acres, desquelles il a été vendu 46,118½ acres. Il restait donc, au 31 décembre de l'an dernier, 4,797,550 acres de Terres de la Couronne arpentées ; mais une partie de ces terres sont occupées par environ quinze mille colons irréguliers qu'il sera du devoir du gouvernement de faire entrer dans la condition d'acheteurs réguliers.

Le prix total des terres vendues a été de £5,145 15 3. On a reçu pendant l'année passée, pour terres vendues et aussi en paiement partiel de terres vendues précédemment, la somme brute de £3,019 14 1 et, à titre de Rentes de la Couronne (*Crown Quit Rents*), £228 11 4, soit un total général de £3,248 5 5, dont la recette nette, déduction faite de certains frais, a été de £3,230 15 5.

A part les 4,797,550 acres de terres arpentées et disponibles, il y a aussi dans les limites du Bas-Canada une étendue de 112,075,039 acres de terres vacantes, appartenant à la Couronne, non arpentées. Dans cette quantité on compte 100,000 acres dont l'arpentage se continue.

Les Terres de la Couronne arpentées mais vacantes, sont situées principalement : au nord du Saint Laurent, dans la vallée du Saguenay, derrière les Seigneuries et sur la rivière des Outaouais ou sur ses affluents ; et entre les Seigneuries au sud du Saint Laurent et la frontière de la Province. Comparativement il n'en reste qu'une très-petite quantité dans cette partie de la Province connue sous le nom de *Townships* de l'est. On trouvera dans un autre chapitre de ce rapport la description générale de ces terres, aussi bien que celle des contrées qui ne sont pas encore arpentées.

TERRES DU CLERGE.

Des terres choisies pour être les Réserves du Clergé dans le Bas-Canada, en vertu du Statut Impérial de la 31^e année du règne de George III. chap. 31,—sécularisées plus tard et dont l'Acte Provincial de la 18^{ème} année du règne de Victoria, chap. 2 règle l'emploi,—il a été vendu, l'an dernier, 12,473½ acres, au prix de £2,678 13 5. Le total brut des recettes des ventes, des rentes, etc., des terres du Clergé, s'est élevé à £1,948 8 3 et, déduction faite des frais, au chiffre net de £1,810 1 7.

La quantité de ces terres encore à vendre dans le Bas-Canada, était au 31 décembre, de 487,683½ acres.

Ces réserves consistaient primitivement en la septième partie des Townships arpentés avant le 12 mai 1842, et généralement elles étaient distribuées uniformément dans chaque Township. Elles sont limitées, par conséquent, aux anciens Townships et, en cela, elles diffèrent des Terres de la Couronne vacantes actuellement arpentées.

BIENS DES JESUITES.

Ces biens consistent en six grandes Seigneuries et en un grand Fief, sans parler de plusieurs petits Fiefs et d'immeubles de rôtture ainsi que

d'autres propriétés situées dans la Cité de Québec. Ils constituaient la propriété de l'ordre des Jésuites dans cette Province, avant la cession du pays à la Grande-Bretagne. Ces biens ont une superficie de 795,262 arpents dont 362,048 ont été concédés, aux conditions ordinaires des droits de seigneurs.

Pendant l'année 1856, la recette brute de ces propriétés a été de £4,829 17 7 ; et, déduction faite des frais d'administration, d'arpentage, etc., on en a obtenu le chiffre de £4,019 13 9.

La somme des fonds qui proviennent de ces biens ou qui pourront en provenir, est consacrée à l'enseignement dans le Bas-Canada, en vertu d'une loi passée, l'an dernier, par la Législature Provinciale.

DOMAINE DE LA COURONNE.

Ce domaine se compose d'abord de quelques Fiefs situés dans la Cité de Québec et dans la commune de Trois-Rivières, et dont les censitaires relèvent immédiatement de la Couronne, ensuite de certains quais à Québec, de toutes les grèves et des bords des rivières navigables,—et en général de tous les biens et des droits de Seigneur possédés par le Roi de France avant le cession de la Province à la Grande-Bretagne.

La somme brute des recettes données par le domaine de la Couronne, en 1856, s'élève à £2,149 18 7, et à £1,330 17 5, soustraction faite des frais d'administration.

Le chiffre de ces dépenses a été augmenté considérablement, l'an dernier, par suite des frais encourus pour préparer les inventaires requis par la *commission Seigneuriale*.

SEIGNEURIE DE LAUZON.

Cette Seigneurie fut obtenue de feu Sir John Caldwell, pour payer la dette que ce dernier avait contractée envers la Province. Elle est située en face même de la Cité de Québec et elle contient 218,880 acres dont la plus grande partie a été concédée depuis longtemps, conformément au système de *Tenure Seigneuriale*.

Le revenu brut de cette Seigneurie a été, en 1856, de £4,661 14 8 ; et la recette nette, de £3,113 1 10. Une grande partie des dépenses d'administration encourues l'an dernier, ont été occasionnées par le nouvel arpentage de cette Seigneurie que l'on fait actuellement.

On a trouvé avantageux de disposer des scieries des Etchemins, dans la Seigneurie de Lauzon et des moulins de Charlesbourg, dans la Seigneurie de Notre-Dame-des-Anges, qui faisaient partie des biens des Jésuites. Les unes ont été vendues £9,000 et les autres, £750. Les moulins de Charlesbourg furent vendus en 1855. Cette même année, on vendit £935 le moulin de Saint-Henri, dans la Seigneurie de Lauzon. Dans chacune de ces transactions, le prix de la vente a été plus élevé que la somme du principal représenté par la rente annuelle qu'on retirait de ces immeubles et, en outre, le public a dû à ces ventes de ne pas avoir à encourir les dépenses nécessaires pour réparer les scieries des Etchemins et pour reconstruire les moulins de Charlesbourg. On a essayé en 1856 de vendre le moulin de Laprairie, qui fait aussi partie des Biens des Jésuites ; mais il n'a pas été possible d'en obtenir un prix qui rendît cette vente avantageuse.

Relativement aux Seigneuries possédées par la Couronne, il existe un abus auquel on devrait porter remède. Dans quelques cas, les censitaires, après avoir obtenu le titre qui accompagne la concession d'une terre, coupent les arbres de prix qui se trouvent dans cette concession, disposent du bois ainsi obtenu et abandonnent ensuite les terres, n'ayant rempli aucune des conditions en échange desquelles on leur avait octroyé ces propriétés. Il est à désirer que la loi oblige ces censitaires à remplir toutes les conditions que l'on impose à ceux qui achètent des terres de la Couronne et d'après lesquelles il n'est permis aux colons d'abattre les arbres pour les vendre qu'après s'être établis sur ces terres et avoir tenu les autres engagements stipulés.

PRÉCIS DES TERRES DU BAS-CANDA.

Terres de la Couronne vacantes, arpentées....	4,797,550 Acres.
Terres du Clergé id. id.....	487,683½ "
<hr/>	
Total des terres publiques arpentées, disponibles, (les Seigneuries exceptées).....	5,285,233½ "
Terres des Townships, déjà aliénées.....	6,373,597 "
<hr/>	
Total des terres divisées en Townships.....	11,658,830½ "
Etendue des Seigneuries.....	10,678,931 "
<hr/>	
Total des terres organisées.....	22,337,761½ "
Terres de la Couronne non arpentées.....	112,075,039 "
<hr/>	
Total général des terres du Bas-Canada.....	134,412,800½ Acres.

Ce chiffre de 134,412,800½ acres ne représente que l'étendue approximative du Bas-Canada et selon les calculs les plus modérés ; car la frontière septentrionale de cette partie de la Province, d'ailleurs très imparfaitement connue, n'a pas été encore déterminée.

HAUT-CANADA.

TERRES DE LA COURONNE.

Au commencement de l'année dernière, il y avait dans le Haut-Canada 538,745 acres de Terres de la Couronne, arpentées et disponibles, et en ajoutant à ce chiffre celui de 456,123½ acres arpentées pendant l'année, on obtiendra un total de 994,868½ acres, desquelles 140,520 ont été vendues et 23,950, concédées gratuitement ; ce qui réduit à 830,398 acres l'étendue des Terres de la Couronne qui étaient arpentées et disponibles, le 31 décembre, 1856.

Le prix total des Terres de la Couronne qui ont été vendues est de £52,319 9 4. Le produit brut des recettes, faites l'an dernier en à compte de ces ventes, a été de £41,329 13 8. Le revenu net, déduction faite des remises, s'est élevé à £40,906 17 11 et, si l'on ajoute à ce chiffre la somme de £90 reçue à titre de rente de la Couronne, on trouvera une recette nette de £40,996 17 11, provenant des Terres de la Couronne.

Les 830,398 acres de Terres de la Couronne, arpentées et encore disponibles, sont comprises presque entièrement dans les Comtés de Lanark, de Renfrew, de Frontenac, de Lennox et Addington, de Hastings, de Victoria et de Peterborough, c'est-à-dire dans la vallée de la rivière des Outaouais et en arrière des établissements qui couvrent la rive nord du lac Ontario. Il ne reste qu'un très-petit nombre de Lots de Terre de la Couronne encore disponibles dans la partie occidentale du Haut-Canada.

Il résulte de cet état de choses que la grande Péninsule occidentale du Haut-Canada, dans laquelle se sont jetés principalement les flots de l'immigration au Canada, ne renferme plus de Terres de la Couronne ouvertes à la colonisation et, comme la quantité des terrains vacants du Clergé situés çà et là dans cette partie du pays est relativement insignifiante, les progrès de la colonisation devront se faire sur d'autres points du Canada.

A part les 830,398 acres de Terres de la Couronne, arpentées et disponibles, le Haut-Canada renferme aussi dans le bassin du Saint-Laurent et de ses Lacs, une étendue de 56,770,416½ acres de terres vacantes appartenant à la Couronne et comprenant les Territoires de l'Outaouais et du lac Huron et le territoire situé au nord des Lacs Huron et Supérieur. Dans cette superficie se trouvent compris 625,850 acres que l'on s'occupe d'arpenter. En outre, au commencement du printemps, l'arpentage se fera dans cette contrée sur une plus grande échelle.

Ces territoires seront décrits plus en détail, autant du moins qu'il sera possible, dans un rapide aperçu géographique des Terres Publiques de la Province se trouvant dans une autre partie de ce rapport.

TERRES DU CLERGE.

Pendant l'année dernière, il a été vendu, au prix de £66,150 0 7, 81,086½ acres des Terres du Clergé du Haut-Canada.

Les Recettes brutes de toute provenance effectuées au compte des Terres du Clergé, se sont élevées à £99,021 6 11 dont le produit net a été de £92,899 14s, après la déduction de toutes les dépenses.

La quantité de ces terres encore disponibles dans le Haut-Canada, était au 31 décembre de 422,944½ acres dont la très grande partie se trouve située dans les comtés à l'est de Toronto.

TERRES DES ECOLES.

Les terres des écoles dans le Haut-Canada sont subdivisées en deux classes : celles des écoles de grammaire et celles des écoles communes.

Des 546,861½ acres mises primitivement en réserve pour le maintien des écoles de grammaire, 225,944 ont été consacrées aux frais du *King's College*, et 66,000 au profit du collège du Haut-Canada.

Le 31 décembre, 1855, il restait 156,845½ acres de ces terres, et comme il en a été vendu 2,340 acres, au prix de £1,906 15 3, dans le courant de l'an dernier, la quantité des terres des écoles de grammaire était réduite à la fin le 1856, au chiffre de 154,505½ acres.

Du million d'acres de terres mis en réserve dans le Haut-Canada pour produire un fonds en faveur des écoles publiques, d'après la loi passée dans la 12me année du règne de Victoria, chap. 200, il ne restait plus au commencement de 1856, que 86,862½ acres qui ne fussent pas vendues. Si

l'on retranche de cette quantité 47,725 acres, vendues dans le courant de l'année au prix de £31,835 19s, on verra que la quantité de ces terres encore disponibles est de 39,137 $\frac{1}{2}$ acres.

Le revenu brut des terres des écoles de grammaire a été, en 1856, de £3,533 13 11, et le revenu net, de £3,332 10 2.

Le revenu brut des terres des écoles communes a été de £25,036 9 6 et ce chiffre s'est trouvé réduit à £22,324 14 8, après en avoir retranché la somme des remises et les dépenses d'administration, consistant en frais d'arpentage, d'inspection et de commission.

PRÉCIS DES TERRES DU HAUT-CANADA.

Terres de la Couronne, arpentées et vacantes.....	830,398 $\frac{1}{2}$	Acres.
Terres du Clergé, id. id.....	422,944 $\frac{1}{2}$	"
Terres des Ecoles, id. id.....	193,643 $\frac{3}{4}$	"
<hr/>		
Total des Terres Publiques, arpentées et disponibles.	1,446,986 $\frac{1}{2}$	"
Terres des Particuliers.....	19,388,997 $\frac{3}{4}$	"
<hr/>		
Total des terres arpentées.....	20,835,984	
Terres de la Couronne, vacantes et non arpentées...	56,770,416	
<hr/>		
Superficie totale du Haut-Canada dans le bassin du Saint-Laurent et des Lacs.....	77,606,400	

Il faut remarquer que la superficie du Haut-Canada, telle qu'elle est indiquée dans ce sommaire, ne peut être qu'approximative, la frontière septentrionale de cette province n'étant connue que très-imparfaitement.

DIVISIONS GÉNÉRALES

BOIS ET FORÊTS.

Cette branche de revenu comprend les rentes foncières de chaque limite à bois, dans laquelle il est permis de couper du bois en vertu d'une licence du Gouvernement; et les droits perçus sur les bois de construction et les billots coupés sur les Terres Publiques.

Le revenu brut de ces différentes sources a été, en 1856, de £57,109 18 10, dont il n'a été collecté que £53,503 4 6, et déduction faite des frais d'administration, il reste un revenu net de £45,244 6 0.

Ce compte renferme les revenus des deux sections de la Province.

Les glissoires du gouvernement sont placées sous la direction du Département des Bois et Forêts, les droits qu'on y perçoit faisant partie du même système de collection, quoiqu'ils forment un état de comptes séparé.

Le revenu brut des droits perçus en 1856, sur le bois de construction qui a passé les Glissoires du Gouvernement, s'est élevé à £8,197 4 6, et ce total a été réduit à £7,723 5 1, déduction faite des frais d'administration. La somme totale de ces revenus est de £8,628 3 4.

Le bureau de l'Inspecteur des mesureurs de bois peut être classé aussi sous le titre des "Bois et Forêts." Dans une partie subséquente de ce rapport, je suggérerai des améliorations nécessaires pour faciliter l'ac-

complissement des devoirs de ce bureau et rendre plus parfait le fonctionnement du service qui s'y rattache.

EMPLACEMENT DES MINES.

C'est en 1846 que, pour la première fois, il fut accordé des concessions de mines. Jusqu'au 31 décembre de l'an dernier, le nombre total de ces concessions, accordées dans les régions du Lac Huron et du Lac Supérieur, s'est élevé à 78, dont huit datent de 1856. Soixante-huit de ces titres couvrent chacun une étendue de 6,400 acres, et les dix autres, une superficie de 400 acres seulement.

Le revenu brut de cette branche, consistant en droits de licences, d'explorations et en paiements partiels d'emplacements achetés, s'est élevé en 1856, à £6,452 8 0, somme qui, après la déduction de certains frais, se trouve réduite à £5,377 8.

RECAPITULATION.

De l'énumération rapide qui vient d'être faite, il résulte que la quantité de Terres Publiques de toutes classes, vendue en 1856 par le Département des Terres de la Couronne, a été de 330,263 acres, au prix total de £160,036 12 10. Cette quantité, augmentée des 23,950 acres de terres octroyées gratuitement, donne le chiffre total de 354,213 acres. La recette brute, provenant des Terres Publiques, des Forêts et de toutes les autres branches de revenu qui se rapportent au même Département, a été de £252,828 15 4, et le revenu net, de £230,929 15 8.

Il faut ajouter à cette dernière somme celle de £383 13 9 provenant d'honoraires casuels, etc ; ce qui porte à £231,313 9 5 le chiffre du revenu net. De ce total, £102,469 12 9 sont pour le revenu disponible, et le reste (£128,843 16 8) constitue le produit des Terres du Clergé et des Écoles.

La quantité totale des terres arpentées dans le Canada et encore disponibles, est de..... 6,732,219 $\frac{3}{4}$
Et celle des Terres Publiques, non arpentées, de.... 168,845,455

Faisant un total de terres disponibles, de..... 175,577,674 $\frac{3}{4}$

La quantité des terres des particuliers est de..... 36,441,525 $\frac{3}{4}$

La superficie totale de cette partie du Canada qui est baignée par le Saint-Laurent et ses affluents, peut donc être estimée, au plus bas, à..... 212,019,200 Acres.

APERÇU GENERAL DES TERRES PUBLIQUES.

Avant de parler plus en détail de l'administration des Terres Publiques de la Province, il semble convenable de les passer en revue, dans l'ordre dans lequel elles se présentent sur la carte, en indiquant rapidement le caractère physique, le sol, les productions naturelles et la situation de chaque contrée, en tant que toutes ces considérations peuvent avoir de l'influence sur la valeur des terres au point de vue de l'agriculture ou du commerce, ou bien sur les avantages d'une colonisation, soit immédiate soit future.

Il est, aujourd'hui plus que jamais, nécessaire d'entrer dans ces détails, non seulement parce que dans ces derniers temps l'attention publique s'est

tournée vers les terres incultes du Canada, comme offrant un vaste champ à la colonisation des immigrants du dehors et à celle de la jeunesse de notre population, mais aussi parce que, ainsi qu'il a été remarqué déjà dans ce rapport, le gouvernement n'a plus de terres à offrir aux colons, dans cette partie de la Province qui était considérée comme la plus favorable à l'agriculture et dans laquelle a eu lieu jusqu'à présent la plus grande partie des ventes et des défrichements de Terres Publiques. Il est, par conséquent, plus important que jamais de bien connaître ce qui nous reste.

Cette question mérite d'autant plus d'attirer notre attention que, par suite des idées imparfaites et erronées que l'on a relativement aux régions éloignées de la Province et principalement à celles qui ne sont pas encore peuplées, le public n'a pas, touchant la valeur de ces contrées, cette juste appréciation qui est quelquefois essentielle pour indiquer les mesures propres à développer la prospérité générale de notre pays. C'est pourquoi, lorsque je présenterai dans un tableau rapide les renseignements que j'ai pu recueillir moi-même et ceux qu'ont rassemblés les personnes attachées à mon département, s'il m'arrive de décrire les vastes régions de la Province qui sont encore peu connues, dans des termes qui paraîtront trop chaleureux, on devra attribuer ce zèle à la nature d'un sujet aussi important qu'intéressant, et nullement à un désir immodéré de faire l'éloge de mon pays natal.

LA PENINSULE DE GASPE.

En suivant la direction des premières découvertes et celle de la navigation actuelle, la première partie du Canada qui s'offre à nous est le pays de Gaspé.

Cette péninsule, bornée au nord par le Saint-Laurent, et au sud par la Baie des Chaleurs et la Rivière Ristigouche, s'étend sur une longueur de 175 milles, entre le Cap Gaspé à son extrémité orientale, et le haut du lac Pétaédia, un des affluents du Ristigouche, sa limite naturelle à l'ouest. La plus grande largeur de cette contrée est de 90 milles, et son étendue, déduction faite d'une petite bande qui appartient au Nouveau-Brunswick, est calculée à 11,800 milles, soit la superficie de la péninsule européenne du Danemark, à laquelle celle-ci ressemble d'ailleurs par la forme.

Cette division géographique naturelle renferme :—au sud, le comté de Bonaventure, le long de la rive septentrionale du Ristigouche et du rivage de la Baie des Chaleurs ; à l'est, le comté de Gaspé, qui s'étend de la Pointe Maquereau, à l'entrée de cette baie, jusqu'au Cap Chat sur le Saint-Laurent, en suivant la courbe décrite par le rivage du golfe ; et au nord-ouest, une partie du comté de Rimouski. Cette péninsule présente dans ses contours une ligne d'environ 400 milles de côtes.

Dans le nord, une grande partie de la péninsule est impropre à la culture, à cause des Montagnes de Notre-Dame qui la traversent longitudinalement. Sous le rapport de la continuité et de l'altitude, cette chaîne de montagnes est d'un caractère varié. Elle a généralement la ligne centrale ou l'axe d'élévation à une distance de douze à vingt-cinq milles du Saint-Laurent. Sur le derrière de Métis—où l'on peut dire qu'elle pénètre dans la péninsule,—son sommet s'élève rarement à plus de 1,600 pieds, présentant plutôt un pays-haut parsemé de montagnes détachées, qu'un système de montagnes continu. Quoique ayant un sol d'une qualité inférieure, une portion considérable de cette partie de la contrée peut être cultivée, et

à mesure que l'on descend vers le Saint-Laurent, on trouve généralement un sol marneux plus riche. Trente milles plus à l'est, au point où la Rivière Matanne se fraie un passage à travers cette chaîne de montagnes, celle-ci devient plus distincte et plus élevée. A une autre distance de trente milles, aux sources de la Rivière Chatte, elle atteint sa plus grande élévation et sa plus grande largeur. Plusieurs de ses cîmes s'élèvent à plus de 3,500 pieds. Sur le devant de ce système s'en trouve un second, plus bas, quoiqu'encore très-élevé et au pied duquel se déroule une bande de bonne terre, quelquefois d'une largeur considérable. Cette dernière et les bas-fonds qui bordent le fleuve et qui en encadrent les confluent, sont très-favorables à la culture. Aussi les a-t-on colonisés jusqu'à Sainte-Anne où la route finit. A la Rivière Sainte-Anne, la chaîne se divise. Il s'en détache une branche qui se dirige vers le sud, tandis que l'autre avance vers le fleuve. A Mont-Louis, elle tourne vers l'est et perd graduellement de son élévation jusqu'au Cap Gaspé où elle se termine, laissant sur une longueur de 20 milles au dessus du Cap Rosière, une large ceinture de bonne terre entre elle et le rivage.

Par conséquent, cette chaîne, avec la base sur laquelle elle repose, couvre, le long de la côte septentrionale, une bande de deux cents milles de long et de dix à vingt milles de large, dont elle rend le terrain, à quelques rares exceptions près, entièrement impropre à la culture.

Au sud de cette chaîne, s'étend une grande vallée intérieure dont la surface est souvent brisée par de hautes montagnes et la forme irrégulière, divisée en embranchements, tantôt si rétrécie qu'elle n'a que dix milles de large, et ayant en d'autres lieux une largeur de trente milles. Quelquefois elle prend le caractère d'un plateau élevé.

Le sol de cette vallée est dans certaines parties léger et pauvre, et sur d'autres points, pierreux; mais en général il est plus ou moins fertile et labourable, à l'exception des endroits où la surface est trop brisée. Le long des eaux qui se jettent dans le Haut-Matanne, cette région est représentée par le sous-géologue provincial comme propre à la culture. Dans la partie où elle coupe la route de Kempt, la vallée a trente milles de large et elle présente une grande quantité de terre labourable, d'assez bonne qualité. M. Hamel a trouvé aussi de bonnes terres dans l'intérieur de la vallée, lors de son exploration vers l'est.

Son élévation la rend sur quelques points peu favorable à la culture, particulièrement à celle du blé, surtout lorsqu'elle atteint la hauteur de 1500 pieds. Une grande partie de la vallée, néanmoins, est au dessous de la hauteur à laquelle la culture a réussi dans d'autres divisions de la Province, et même dans le voisinage immédiat de cette contrée, où l'on a récolté du blé à une hauteur de mille pieds. L'élévation des cours d'eau; au loin à l'intérieur, varie de 433 à 651 pieds, tandis que dans la partie supérieure de la Rivière Matapédia, où pendant plusieurs années une ferme a été cultivée, avec succès, l'effet de l'élévation est presque insignifiant. Il est probable que, grâce à l'abri des vents du nord qu'elle doit aux Montagnes de Notre-Dame ou de Shickshock, cette vallée possède un climat un peu plus doux que les contrées voisines.

Entre cette région intérieure et la Baie des Chaleurs, il existe généralement, bien que ce ne soit pas uniformément, une bande de vingt à trente milles de large d'un pays montagneux où présentant les caractères

d'un plateau élevé et coupé par de profondes et étroites vallées à travers lesquelles se fraient un chemin, les rivières qui prennent leur source à l'intérieur.

Le long de la Baie des Chaleurs, s'étend, entre les montagnes et le rivage, une bande de pays riche et d'une surface comparativement unie, courant de la Rivière Cascapedia au Port Daniel, c'est-à-dire sur une longueur de cinquante milles, dont presque tous les points sont colonisés sur le devant et même, en quelques lieux, assez profondément dans l'intérieur. C'est l'établissement le plus considérable de Bonaventure.

A l'ouest, au fond de la baie et le long du Ristigouche, les montagnes s'avancent presque jusqu'au rivage, variant en hauteur de 600 à 1800 pieds et présentant tous les aspects divers, à partir des monts penchés sur les abîmes, jusqu'aux pentes les plus molles, avec de riches vallées d'une largeur considérable qui s'étendent assez profondément le long des cours d'eau. Dans les vallées et sur les pentes escarpées des montagnes, partout le sol est riche et exempt de pierres. Vers l'intérieur, les monts s'élèvent généralement à une hauteur de 1,000 pieds et leurs faîtes présentent de riches plateaux, quelquefois d'une étendue de plusieurs milles, d'une largeur variant d'un demi mille à un mille et demi et couverts d'une pousse plantureuse de bois dur. Mais à une distance de quinze milles des côtes, le sol, bien qu'encore exempt de pierres, devient moins riche et le pays, plus élevé, conserve généralement ce caractère jusqu'à la haute vallée intérieure qui a été décrite précédemment. On remarque la même diversité et la même fertilité dans les quatre-vingts milles de pays qui s'étendent à l'ouest jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick et, à l'exception de l'extrémité occidentale sur la rivière Ristigouche, toute cette contrée est bien peuplée sur la côte et même jusqu'à quelques milles en arrière, le long des rivières et de la route de Kempt.

La région décrite en dernier lieu serait excessivement favorable à la colonisation, n'étaient les graves inégalités de sa surface. Les versants des montagnes, qui sont fréquemment impropres au labourage, à cause de leurs pentes rapides, occupent une grande partie de la surface du pays. Sans parler de la superficie couverte par quelques hautes montagnes, ces obstacles sont comme autant de barrières à la colonisation. Néanmoins, le devant du comté de Bonaventure est aussi favorable aux colons que n'importe quelle partie du Bas-Canada où il soit encore possible d'acheter des terres, et il se trouverait peuplé depuis longtemps n'était que, non seulement il est éloigné des parties de la Province qui ont un surplus de population, mais aussi qu'il se trouve si en dehors du courant de l'immigration.

A conditions de culture égales, le produit de toute espèce de récoltes y est environ vingt pour cent plus grand que dans les autres parties du Bas-Canada, et il s'y fait de bonnes récoltes à une élévation de mille pieds au dessus de la mer. La qualité du grain y est excellente. Il est digne de remarque que dans la distillation, on a reconnu que l'orge de Bonaventure contient environ un quart de matière saccharieuse de plus que l'orge récolté à l'ouest de Montréal, et qu'en outre il pèse davantage. On peut rappeler ici que le blé de Gaspé qui fut envoyé en 1855 à l'exposition de Paris, que l'on classa si haut et qui obtint une mention honorable, était du comté de Bonaventure.

Si les montagnes près de Québec étaient semblables à celles de Bonaventure et de Ristigouche, elles seraient couvertes depuis bien longtemps d'une population nombreuse et prospère.

Pour parfaire cette esquisse, il faut ajouter qu'il existe en faveur du pays qui s'étend autour de la Baie des Chaleurs et le long du Ristigouche, des particularités dignes d'être mentionnées; non-seulement l'hiver de cette contrée est plus doux que celui de Québec et son climat, généralement aussi favorable à l'agriculture, mais encore elle trouve des avantages considérables dans sa situation géographique et dans ses ressources. A part les pêcheries de saumon, qui ont toujours été d'une certaine importance commerciale, — sans parler des avantages domestiques que les habitants en général retirent de ce genre de nourriture si facilement obtenu, — il existe et il existera en tout temps un commerce de bois considérable dans le haut de cette région, et l'on y construit des navires en assez grand nombre. La pêche de la morue qui se fait sur les côtes est d'une importance reconnue, et les bénéfices que les pêcheurs du pays y faisaient ont été augmentés considérablement par le traité de réciprocité qui a produit la concurrence et, à la suite, la hausse des prix. L'exploitation de ces diverses branches de l'industrie est avantageuse à toutes les classes de la population, au cultivateur lui-même, puisqu'elle augmente le mouvement du numéraire et la demande des produits des champs.

La distance aux différents ports de l'Europe étant plus courte de ces parages que de Québec, le taux du frêt est bien plus bas dans la péninsule que dans ce port, ce qui devrait permettre d'exporter les grains de petite valeur avec avantage, dans des circonstances où cette exportation ne pourrait pas se faire des parties plus occidentales de la Province. Les grains inférieurs sont exportés généralement avec profit de l'Île du Prince-Edouard à la Grande-Bretagne, et si cette dernière colonie a l'avantage d'être un peu plus rapprochée de l'Europe, par contre elle a un sol d'une qualité bien inférieure à celui de Bonaventure.

Les Rivières de Gaspé, en y comprenant celle de Ristigouche et ses affluents, sont remarquables par leur grand volume d'eau. On a fait entr'elles une distinction qu'il faut noter, car elle indique les différents degrés d'utilité de ces cours d'eau. Ceux qui se jettent dans le Saint-Laurent coulent en cascades lorsqu'ils se rapprochent du fleuve, de même que tous les autres affluents de ce dernier, de Québec en aval. Au contraire, les rivières qui roulent leurs eaux dans la Baie des Chaleurs, ayant leurs sources dans la vallée intérieure, sont remarquables par l'uniformité de leur course, bien qu'elles aient en général un courant rapide. Aussi, à moins qu'elles ne soient obstruées par des digues, n'est-il pas difficile de remonter la plupart d'entre elles dans de légères embarcations jusqu'à leurs sources. Si même le volume d'eau le permet, rien ne s'oppose à ce qu'on y navigue dans de grands bacs, halés par des chevaux qui marchent dans le lit de la rivière, et chargés de trente à soixante barils. On peut remonter de cette manière, jusqu'à une hauteur de plus de soixante milles, la Cascapédie, la Matapédie et le Bonaventure. Aussi ces rivières seront-elles très-utiles à la colonisation future de l'intérieur du pays.

La ligne explorée par le major Robinson et tracée pour le chemin de fer de Québec à Halifax, passe le long de la vallée de la Matapédie. A quelques exceptions près, la terre des deux bords de cette rivière y est

de bonne qualité et, bien que vers la fin de ce cours d'eau les collines qui le resserrent offrent des pentes très-escarpées, cette vallée est généralement propre à la culture, spécialement le riche plateau situé sur la rive gauche.

Le reste de la Péninsule, dont on a fait le comté de Gaspé, est plus inégal que le comté de Bonaventure et d'un climat moins propre, par suite de sa situation qui est plus exposée aux vents glacés et aux brouillards du golfe. Les montagnes qui dominent la partie septentrionale de ce comté, sont plus élevées et il offre un sol moins fertile; enfin, sur une longueur d'environ vingt milles, le long de la côte du sud, à l'est de la Pointe Maquereau, s'étend une bande pierreuse et aride dont l'extrémité est à l'intérieur.

Néanmoins, la contrée située entre ce désert et la Baie de Gaspé, renferme une grande quantité de bonne terre. Là même où les montagnes s'élèvent à plus de mille pieds, le sol est encore riche, exempt de pierres et généralement couvert d'une bonne pousse de bois dur ou mêlé—le bouleau gris et le cèdre y prenant des proportions que ces arbres offrent bien rarement dans les autres parties du Canada.

La diversité de la formation géologique de cette Péninsule y est cause d'une variété considérable dans les qualités de son sol, les terrains à grès étant plus légers que ceux où domine le trapp ou bien la pierre calcaire.

Sur les derniers versants et les plus bas plateaux des montagnes abruptes de Point Percé;—en faisant ensuite quinze milles à l'ouest jusqu'aux lieux où la région du bois dur descend mollement pour se fondre dans le rivage;—de ce dernier point, sur une longueur de trente milles en allant vers le nord jusqu'au haut de la Baie de Gaspé, (bien que ça et là le pays soit accidenté par des montagnes escarpées,)—et enfin en remontant les vallées des fleuves qui se jettent dans cette baie, on trouve généralement une terre excellente: aussi est-ce le long de cette côte que sont les principaux établissements du comté de Gaspé. Cette contrée, celle qui se déroule le long de la côte du nord, au delà du Cap Rozière, et dont il a été déjà question, et le pays situé entre le Cap Chatte et Saint-Denis, constituent avec les points fertiles qu'on peut trouver dans la vallée intérieure, l'ensemble des terres du comté de Gaspé favorables à la colonisation.

L'infériorité de cette partie de la Péninsule, au point de vue de l'agriculture, est plus que compensée par la valeur supérieure de ses pêcheries—les plus abondantes qui soient sur ces côtes. Il est digne de remarque que, grâce à un climat plus favorable que celui des régions voisines pour sécher la morue, les poissons préparés à Gaspé obtiennent sur les marchés étrangers un plus haut prix que le poisson américain ou que celui de Terre-neuve et de la Nouvelle-Ecosse.

La valeur annuelle du poisson pris sur les côtes de Gaspé et de Bonaventure, en y comprenant ce qui est exporté à l'étranger et dans les autres parties de la Province, aussi bien que ce qui est consommé par la population de ces parages, peut être estimée à £150,000.

Dans le but de montrer l'état de la Péninsule de Gaspé, relativement aux voies publiques et aux établissements, on peut faire remarquer que le chemin de la rive droite du Saint-Laurent y aboutit, en se prolongeant de Métis jusqu'à Sainte-Anne sur une longueur de quatre-vingt dix milles. A ce point finit la ligne des défrichements continus, le long de la côte. On descend ensuite cent dix milles sans aucun chemin, et ne rencontrant que quelques défrichements perdus. Dans le *township* de Fox, les établis-

sements recommencent, se continuant sur une longueur de vingt milles jusqu'au Cap Rozier, et reliés au Bassin de Gaspé par un chemin.

En partant du Bassin de Gaspé et suivant toute la côte du sud de la Péninsule, on trouve une ligne non interrompue de chemins et d'établissements, de même qu'en remontant le Ristigouche jusqu'à la Matapédie. Au point du Ristigouche où finit la navigation, commence la Route de Kempt qui, après avoir traversé l'intérieur, va aboutir à Métis, à une distance de quatre-vingt-dix huit milles. C'est le seul chemin qui conduise par terre, du Canada, à la partie orientale du Nouveau-Brunswick et à la Baie des Chaleurs. A l'exception des défrichements qui couvrent quelques milles aux deux extrémités, on ne rencontre le long de cette longue route que deux ou trois postes, échelonnés dans l'intérieur pour fournir aux besoins des courriers de la malle et des voyageurs.

A part une quinzaine de milles le long du Ristigouche, il reste encore à arpenter toutes les terres publiques qui s'étendent le long des côtes sur une longueur de cent dix milles, et dont une trentaine de milles, déjà occupés par les colons, devraient être arpentés sans retard. Ces terres, vendues ou occupées, sont toutes sur le devant du pays ; quant à l'intérieur, toutes celles qu'il renferme appartiennent à la Couronne ; elles sont encore vagues, et l'on n'en a pas même commencé l'arpentage.

Comme cette partie de la Province est éloignée du chemin de l'immigration, il n'a pas été jugé nécessaire jusqu'à présent de faire arpenter plus de terres qu'il n'en fallait pour suffire aux besoins des populations de ces lieux.

Dans cette dernière vue, le devant du Township du Cap Chatte, sur le Golfe, a été arpenté l'an dernier, ainsi qu'une partie du Township de Nouvelle à l'entrée de la Baie des Chaleurs. L'arpentage de ce qui reste des Townships de Maria et du nouveau Richmond, bien qu'ordonné, est encore à faire. De plus il est à désirer que l'on arpente le Township de Matapédie et qu'on termine l'arpentage de celle de Mann sur le Ristigouche, car cette dernière commence à se remplir de colons irréguliers. La terre de ces deux Townships est excellente. A l'extrémité orientale de Gaspé, on s'occupe de faire arpenter ce qui reste du Township de Percé, et une partie de celle qui l'avoisine, située sur la rive droite de la rivière de la Malbaie. On trouve aussi de bonnes terres sur la rivière sud-ouest, à cinq milles seulement au haut du havre intérieur de Gaspé, en continuant le long de la rive et même au delà, ainsi qu'en remontant la rivière Saint-Jean. Pour toutes ces considérations il est à désirer de continuer l'arpentage des terres baignées par les rivières qui se jettent dans la Baie de Gaspé, afin de les ouvrir à la colonisation. Ces contrées et le devant des trois Townships situés entre Saint-Denis et le Cap Chatte, occupées déjà par des colons, sont à peu près les seules parties de cette division du Canada qu'il soit nécessaire d'arpenter pour suffire pendant quelque temps aux besoins de la colonisation.

Au nombre des routes déjà mentionnées en quelques mots, celle qui, continuant le chemin de la côte, relie Matane au Cap Chatte, et celle qui coupe la langue de terre entre la Baie de Gaspé et les établissements au dessus du Cap Rozier, ont été construites sous la direction du Docteur Boutillier, Inspecteur des Agences, et avec les fonds placés à sa disposition pour la construction des chemins de colonisation.

Il reste encore à entreprendre, cependant, un ouvrage d'une plus grande importance et qui ne peut se passer de l'aide spéciale du Parlement, si l'on veut ouvrir des voies de communication convenables avec les populations de la Baie des Chaleurs et de la partie orientale du Nouveau-Brunswick,—c'est une nouvelle route destinée à remplacer celle de Kempt, et déviant dans la plus grande partie de son parcours, de la ligne suivie par cette dernière.

Par suite de la situation désavantageuse de cette grande voie, une partie considérable des terres qu'elle traverse sont peu propres à la colonisation; aussi ne les a-t-on pas encore défrichées, et est-il probable qu'elles resteront dans leur état actuel. C'est pourquoi la route de Kempt, qu'on ne tient pas même ouverte en hiver, est parfaitement inutile, excepté à ceux qui peuvent faire un voyage de quatre-vingt-dix milles en raquettes. Si l'on faisait suivre à ce chemin la rive de la Matapédie, où la terre est généralement bonne et dont les défrichements font des progrès, elle serait bordée d'établissements, d'une extrémité à l'autre, et les habitants la tiendraient en bon état pendant l'hiver, ce qui serait de la plus grande utilité pour le transport des malles et pour le public en général. On croit aussi qu'entre l'extrémité supérieure du Lac Matapédie et le Saint-Laurent, il serait facile de trouver une bien meilleure route, en suivant la ligne explorée par le Major Robinson pour le chemin de fer de Québec à Halifax.

Ce nouveau tracé ouvrirait à la colonisation une très-grande quantité de terres excellentes.

En terminant on peut faire remarquer, relativement à la Péninsule de Gaspé, que, bien que les avantages offerts par ce pays ne soient pas de ceux qui séduisent les immigrants venant de l'étranger, la plus grande partie de son étendue, quoiqu'accidentée par plusieurs montagnes, est plus ou moins propre à la culture et même, sur quelques points favorisés sous le rapport du climat et de la situation, les défrichements y seraient très-rémunératifs. On peut penser que les progrès de la colonisation de cette contrée sont bien lents, mais il n'en est pas moins vrai qu'une nombreuse population pourrait y trouver l'indépendance, les biens nécessaires en abondance et une vigoureuse santé.

Le chiffre des habitants des comtés de Gaspé et de Bonaventure, à l'exclusion de ceux des Iles de la Madeleine, était, d'après le recensement de 1851-52, de 19,546 âmes; si cette population a augmenté dans les mêmes proportions qu'auparavant, elle doit être à présent de plus de 21,000 âmes. En ajoutant à ce chiffre celui des 2,000 âmes comprises dans cette partie de la Péninsule qui appartient au comté de Rimouski, on obtiendra un total de plus de 23,000 âmes.

La somme des exportations faites de Gaspé et de Bonaventure, et consistant principalement en poisson, (en y comprenant les cargaisons expédiées à Québec) peut être évaluée à £130,000, dont plus de 80,000 représentent la valeur du poisson et des autres produits de la mer et des rivières exportés à l'étranger.

Ces chiffres font voir qu'une grande partie de la population est adonnée à la pêche, par laquelle elle gagne sa vie avec moins de travail qu'en cultivant les champs. Bien que les hameaux des pêcheurs présentent souvent l'aspect de la pauvreté, cette apparence est due principalement à l'imprévoyance et à la négligence des plus basses classes de pêcheurs qui,

néanmoins, consomment les meilleures qualités des provisions importées et vivent dans des habitudes plus dispendieuses que les populations rurales du Bas-Canada. Cependant un grand nombre d'habitants doivent aux pêcheries et au commerce qu'elles produisent de couler leurs jours dans l'indépendance et au milieu de toutes les aisances de la vie ; il se trouve même parmi eux des marchands qui ont su acquérir de brillantes fortunes.

Si les profits recueillis chaque année par les grandes maisons de pêcheurs de Jersey, restaient dans le pays, au lieu de prendre le chemin de l'Europe, on peut dire que la côte de Gaspé deviendrait, grâce à ses pêcheries seulement, une des parties les plus riches de la Province.

J'ai été porté à donner ici ces détails succincts relativement aux pêcheries de la côte de Gaspé, parce qu'ils pourront servir à se faire une idée de la valeur de la partie de la Province dont il va être question et qui offre des côtes propres à la pêche, d'une étendue double de celles de Gaspé.

Il faut remarquer que dans ce qui précède, il n'est question que de la pêche des côtes et un peu de celle de la baleine. Quant à la pêche du maquereau et à celle qui se fait dans les hauts parages du Golfe et dont nos voisins, les Américains, savent retirer un si beau revenu, les habitants de Gaspé ne s'y adonnent point.

LE TERRITOIRE DE TADOUSAC.

La grande division territoriale inoccupée qui se présente ensuite sur la côte de la Province est celle dont on a formé, sur la rive nord du fleuve, le territoire de Tadousac, bien qu'il soit le premier qui s'offre à la vue du navigateur qui entre dans le Saint-Laurent par le détroit de Belle-Isle.

Cet immense territoire a six cents milles de côtes sur le Golfe et le long du fleuve, du Blanc Sablon au confluent du Saguenay. Sa plus grande largeur est de cent soixante milles et son étendue doit être de soixante-cinq mille milles carrés, c'est-à-dire plus que le double de l'étendue de l'Ecosse. Sous plusieurs rapports,—par sa nature abrupte, par ses grandes rivières, ses forêts et ses pêcheries et même par les Esquimaux qui en habitent l'extrémité nord-orientale et que l'on dit de la même race que les Lapons,—ce territoire ressemble mieux à la Norvège, bien que peut-être il renferme une bien plus grande quantité de terres propres à la culture que ce royaume où l'on n'en trouve qu'une superficie totale d'environ douze cents milles.

On ne peut cependant considérer à présent cette partie de la Province comme ayant une importance quelconque, excepté sous le rapport de son commerce de bois et de ses pêcheries. Il est, néanmoins, digne de remarque que partout où l'on trouve le pin ou d'autre bois d'une valeur commerciale, le climat n'est point un obstacle à la culture profitable des grains ; et les scieries importantes qui ont été élevées le long des rivières sur une étendue d'environ cent milles en descendant la côte de ce territoire, prouvent la présence dans cette région d'une grande quantité de bois de valeur.

On ne sait encore presque rien de la nature de l'intérieur du pays. Dans quelques parties où on l'a traversé, on a trouvé derrière la chaîne de montagnes vers son extrémité orientale, de grandes plaines stériles et sans bois, à l'exception des terres dans le voisinage immédiat des cours d'eau. L'extrémité occidentale du comté est, au contraire, généralement boisée et les chasseurs parlent d'une vaste région de bois franc, avoisinant le pays

du Saguenay. De même que les autres contrées situées à l'embouchure du Saint-Laurent et sur le Golfe, Tadousac présente en abondance le bois propre à la construction des navires qui sont destinés à la pêche et au cabotage sur les rives orientales de ce continent.

Sous l'empire de bons règlements, les pêcheries de cette partie de la côte et de quelques autres peuvent devenir une source importante de richesse pour la Province. Aussi feront-elles le sujet de nouvelles observations dans ce rapport.

La quantité de Terres Publiques qu'il a été trouvé nécessaire d'arpenter pour la colonisation de ce territoire a été limitée aux deux ou trois premières rangées de quatre townships, en aval de l'embouchure du Saguenay.

La population établie dans cette partie de la Province n'est rien moins que considérable, puisqu'elle ne consiste qu'en quelques habitants épars sur le devant de ces townships, auxquels il faut joindre les hommes employés par les propriétaires des scieries situées sur les rivières, et environ 700 pêcheurs établis sur la côte orientale.

Le chiffre des produits exportés de cette côte, — sans compter le bois scié, les exportations de la compagnie de la Baie d'Hudson et les cargaisons envoyées à Québec, — s'est élevé, en 1856, à une valeur de plus de £34,000, consistant en poisson et en fourrures. Le total des chargements expédiés sur Québec est estimé à près de £8,000.

Il n'est pas surprenant que la colonisation de la côte de ce territoire ait fait si peu de progrès, tant qu'en vertu de sa police, la compagnie de la Baie d'Hudson a eu le droit exclusif de commerce et de pêche dans cette vaste étendue. Depuis que ce monopole n'existe plus on a commencé plusieurs établissements de pêche.

LA CONTREE DU SAGUENAY.

La contrée du Saguenay est la division de la Province qui se présente ensuite à notre considération.

La vallée arrosée par la rivière du Saguenay a une forme triangulaire. Elle est bornée au nord, sur une longueur de deux cent soixante-quinze milles, par les hautes terres qui séparent les eaux du Saint-Laurent de celles qui se jettent dans la Baie d'Hudson. L'extrémité orientale de cette ligne est à cent quatre-vingts milles de l'embouchure du Saguenay, tandis que l'extrémité occidentale en est éloignée de trois cent trente milles. La superficie de ce vaste triangle est de vingt-sept mille milles carrés, soit l'étendue de la Suisse et du Tyrol réunis.

Autant qu'on peut en juger, cette vallée ne renferme que trois millions d'acres de terres propres à la culture, situées principalement dans le bassin intérieur connu sous le nom de Haut-Saguenay.

Ce grand bassin circulaire dont les terres sont comparativement basses et qui a le centre occupé par le Lac St-Jean, a près de cent milles de long sur soixante milles dans sa plus grande largeur. C'est un pays très-isolé.

Au nord et à l'est, les montagnes de Sainte-Marguerite et d'autres hautes terres le protègent contre les vents froids du Golfe, tandis qu'au sud une contrée très-élevée, aride et excessivement abrupte, le rend presque inaccessible par terre. C'est en vain qu'on a essayé jusqu'à présent de trouver un chemin praticable qui fût bordé d'assez bonne terre pour per-

mettre l'établissement des postes où les personnes qui voyagent dans cette région désolée auraient pu trouver un abri et des vivres.

Le Saguenay, qui coule dans une espèce de crevasse gigantesque à travers ce pays montagneux, est navigable pour les plus grands navires, sur une longueur de soixante-quinze milles à partir de son confluent,—permettant ainsi à ces navires de pousser jusqu'à environ vingt milles dans la partie habitable.

Comme les bas-fonds et les plateaux de l'intérieur ont une élévation de deux cents à cinq cents pieds d'élévation, tandis que les montagnes et les hautes terres qui enveloppent presque entièrement les premiers, s'élançant à une hauteur qui varie de dix-sept cents pieds à quatre mille pieds,—donnant ainsi un niveau d'une moyenne élevée à tout le pays environnant,—il n'est pas surprenant que la contrée intérieure ait—ainsi qu'on l'admet à présent—un climat plus doux que les établissements situés sur le Saint-Laurent, à un ou deux degrés plus au sud.

Malgré la nature abrupte et l'aspect décourageant de la plupart des terres que l'on peut voir de la rivière et du Lac Kenogami, la richesse du sol du bassin intérieur du Saguenay, même dans les parties parsemées de roches, est généralement remarquable. Sur les plateaux élevés, aussi bien que dans les vallées situées entre les collines qui s'élèvent comme des barrières rocheuses, et les bas-fonds qui bordent les cours d'eau et les lacs, on trouve ordinairement une riche marne argileuse recouvrant une seconde couche de sol d'une profondeur convenable, qui en assurera la conservation ; et, bien qu'en certains lieux la surface soit hérissée de collines rocheuses, les parties fertiles sont d'une étendue suffisante pour permettre l'établissement de plusieurs colonies contigues. Le sol de ces terrains étant généralement tout-à-fait exempt de pierres, peut être cultivé avec moins de frais et plus de profit que les terres pierreuses.

Les sommets mêmes des mornes qui s'élèvent derrière la Grande Baie, sont recouverts d'une couche épaisse de sol d'alluvion qui s'étend des deux côtés de la rivière jusqu'à dix milles en avant de Chicoutimi. Ensuite, après avoir traversé le township abrupte de Kenogami et le lac sauvage qui la borde sur la gauche et qui longe à l'ouest le pied des terres-hautes, on retrouve un bon terrain labourable qui se prolonge jusqu'au lac Saint-Jean et qui encadre cette nappe d'eau.

La bande de bonne terre est rétrécie au sud-ouest du lac par de hautes terres jusqu'à la rivière Ouatchouan ; mais elle augmente en largeur à mesure qu'elle s'avance vers le fond du lac, et elle se prolonge encore assez loin dans la vallée du Chomouchouan ou du Grand Saguenay. Il existe déjà des défrichements de colons irréguliers le long de cette partie du rivage. Au nord et à l'est, les terres basses s'étendent jusqu'à vingt milles de la rive. D'après ce qu'on a pu remarquer en explorant rapidement une partie de cette région, le sol en paraît généralement bon, mais une grande étendue de ce pays est encore inconnue, et l'on n'a pas exploré la grande rivière de Mistasis.

Comme on s'est assuré définitivement que le climat des terres baignées par le lac Saint-Jean est un peu plus favorable que celui de Québec, il est difficile de dire jusqu'à quelle distance en remontant les eaux du Saguenay, les défrichements pourront s'étendre avant d'atteindre la limite où la culture cesse d'être profitable.

L'entreprise de la société de colonisation de Kamouraska et de l'Islet a contribué puissamment au défrichement de l'intérieur du pays du Saguenay. Le village établi à la chute des Aulnais, au delà de l'extrémité du lac Kenogami, a été l'origine de la chaîne d'établissements qui s'étend déjà jusqu'au lac Saint-Jean. Les facilités qu'offre cette colonie aux étrangers aussi bien qu'à ses propres membres, ont aplani des difficultés qui, sans elle, eussent été insurmontables pour des particuliers tentant des défrichements avec des moyens limités. Le pays en général a profité de cette entreprise bien plus que ceux qui y ont pris part; aussi devons nous la plus grande reconnaissance aux personnes qui ont conduit les opérations de l'association.

Dans le but de développer les ressources de l'intérieur, une fraction de la somme accordée aux chemins de colonisation, a été allouée pour ouvrir une partie de la route de Kenogami projetée entre la rivière Chicoutimi et le lac Saint-Jean. Lorsque ce chemin sera terminé, ce sera la grande voie pour arriver aux établissements sur la rive sud-occidentale du lac.

Depuis l'année 1841, époque à laquelle ce territoire fut livré à la colonisation, il n'y a pas été arpenté moins de douze townships, dont quelques unes ont été subdivisées entièrement et les autres, en partie seulement, car on n'a pas jugé à propos de faire arpenter les localités dont le sol est trop tourmenté. A cette époque, ce pays ne renfermait pas de population agricole; il en a une à présent dont le chiffre s'élève à quinze mille âmes. On exporte tous les ans de ces établissements plusieurs milliers de tonneaux de bois scié et ce commerce emploie un nombre considérable de bâtiments mâtés à carré.

Pour faire face aux besoins des colons et pour empêcher la confusion, il est à désirer que la grande bande de bonne terre entre la commune de Charlevoix et l'embouchure du Chomouchouan, soit arpentée et subdivisée.

Relativement au sol et au climat, le pays du Saguenay est, sans contredit, aussi favorable à la culture que les townships situées au sud du Saint-Laurent dans la division de Québec, et comme il ne renferme encore que quelques milliers d'habitants, il offre de grandes ressources aux établissements futurs.

Mais il faut reconnaître que son éloignement et l'impossibilité d'y arriver par terre, et par conséquent d'y aller en hiver, le rendent moins favorable à la colonisation par les immigrants ou par le surplus de notre population que les territoires qui, aux autres conditions égales, sont plus rapprochés du centre de la Province.

LA RIVE SUD EN AVAL DE QUEBEC.

La contrée qui se déroule sur la rive sud du Saint-Laurent, de la rivière de la Chaudière et de la route de Kenebec jusqu'à Métis, est celle dont on peut s'occuper ensuite séparément, non pas à titre de vaste territoire inoccupé, mais parce qu'elle renferme une quantité considérable de Terres Publiques vacantes.

Dans ses limites, entre le fond des seigneuries situées sur le Saint-Laurent et la frontière méridionale de la province, s'étend un territoire de deux cents milles de long et d'une largeur qui varie de douze à quarante

milles, presque entièrement arpenté, divisé en townships, subdivisé même et dont il n'a été cédé qu'une petite partie.

Il renferme 1,048,400 acres de terres encore disponibles et 1,187,000 acres qui ne sont pas même arpentées.

Comme les montagnes de Notre-Dame courent sur toute la longueur de cette région, on rencontre dans la partie centrale une grande quantité de terrains accidentés, d'un sol mauvais et quelquefois très-élevés. Cette chaîne de montagnes n'est pas généralement continue; elle se présente plutôt en groupes détachés dont les sommets s'élèvent en certains lieux à une hauteur de plus de deux mille pieds. Entre ces groupes, les terres s'abaissent considérablement, en même temps que ça et là elles se hérissent de monts moins imposants. C'est là que se trouve généralement le meilleur sol, sur les collines qui sont recouvertes d'une poussée de bois franc. Une ceinture de masses amorphes de rochers qui appartiennent au système Laurentien, flaque la base septentrionale de cette chaîne, sur une largeur d'un à trois milles. Entre cette ceinture et les bonnes terres baignées par le Saint-Laurent, se trouve une bande d'un sol pauvre et sablonneux. C'est au centre de cette région qu'est placé le sommet de l'angle formé par les deux versants dont l'un envoie ses eaux au Saint-Laurent et l'autre au fleuve Saint-Jean dans le Nouveau-Brunswick; et c'est principalement sur ce dernier, le long de la frontière du Canada et des Etats-Unis, que sont situées les terres les plus favorables à la colonisation.

Toute la terre propre à la culture dans cette partie du pays sera nécessaire pour l'établissement du surplus des populations entassées dans les paroisses qui sont échelonnées le long du Saint-Laurent. On a déjà ouvert complètement ou en partie et avec une fraction du fonds de colonisation, six chemins qui conduisent de ces paroisses à ce territoire.

Les opérations des Américains qui font le commerce du bois sur le fleuve Saint-Jean, favorisent l'écoulement des produits des cultivateurs établis dans cette contrée. C'est pourquoi, ainsi qu'on devait s'y attendre, les défrichements se multiplient rapidement, et sur plusieurs points on voit s'élever des scieries, des moulins et des églises.

Dans la partie supérieure ou occidentale de ce pays, il n'est pas nécessaire de faire de nouveaux arpentages pour satisfaire aux demandes de terre. Le seul township qu'on y arpente à présent est celle de Pohenegamook, sur le Saint-François, un des affluents du St.-Jean, près du lac de Témiscouata. Il est à désirer que le township de Demers sur la route de Témiscouata soit arpentée, car elle se peuple de colons irréguliers (*squatters*.) Il en est de même d'un vaste carré entre la rivière Saint-François et la seigneurie du lac de Témiscouata, qui touche à la frontière et dont on pourrait faire quatre townships.

LES TOWNSHIPS DE L'EST.

La contrée qui s'offre ensuite à notre revue est celle qui s'étend entre la rivière de la Chaudière et le Richelieu, derrière les Seigneuries situées sur la rive sud du Saint-Laurent, et qui est communément désignée sous le nom de Townships de l'Est.

Comme cette partie de la Province est généralement connue, il n'est pas nécessaire d'en faire une description détaillée.

Les montagnes de Notre-Dame se présentent ici sous la forme de parties détachées d'un pays élevé et montagneux, séparées par les vallées de la Chaudière et du Saint-François.

Dans cette région, le pays montagneux commence ordinairement à environ vingt-cinq milles du Saint-Laurent. A sa base se déroule toujours, et même sur une plus grande largeur, cette bande de terrain stérile, sablonneux et marécageux. La bonne terre commence là où le pays s'élève ; mais les collines, assises ici sur une grande base, montent en pentes plus douces et présentent ainsi une plus grande surface de riche terre labourable.

La contrée montagnaise a une largeur d'environ trente milles ; sur quelques points éloignés, elle offre des faîtes d'une hauteur de deux mille pieds. Au nord, se déroule la grande vallée du Bas-Canada, de trois cents milles de long, et d'une largeur de trente à soixante milles. Elle renferme la plus grande partie de la population et des Seigneuries du Bas-Canada.

Au sud de la région montagnaise, s'étend une autre vallée, parallèle à la première, d'environ trente milles de large et arrosée par le Haut-Saint-François et la Haute-Chaudière. C'est là que se trouve la plus grande partie des terres publiques dans cette contrée.

Comme cette vallée est abritée et située plus au sud, elle jouit d'un climat plus doux que celle du Saint-Laurent et que les montagnes qui les séparent l'une de l'autre.

Il reste environ 981,951 acres de terres de la couronne et de terres du Clergé encore disponibles dans cette contrée, soit environ un sixième de l'étendue des townships qu'elle renferme. A cette quantité, il faut ajouter 250,000 acres de terres, disséminées dans neuf townships et qui ne sont pas encore arpentées ; ce qui donnera un total de 1,231,951 acres.

Des terres arpentées et qui sont encore disponibles, une grande quantité est occupée par des colons irréguliers (*squatters*) et le reste, disséminé d'ailleurs dans plusieurs townships, se compose en grande partie de résidus, de qualité inférieure et qui n'ont pas eu d'acquéreur à cause de leur peu de valeur. Ainsi il ne reste en réalité de cette grande étendue de terres publiques dans cette contrée qu'une petite partie qui soit propre à la colonisation.

Le chemin de fer du St.-Laurent à l'Atlantique et celui de Québec à Richmond ont grandement contribué à augmenter la valeur d'une partie des terres qui sont encore à défricher, en fournissant une voie d'écoulement dont les premiers colons des Townships de l'Est ne jouissaient pas.

Grâce à la supériorité de son climat et de son sol, la vallée au sud de la région montagnaise s'est peuplée rapidement dans ces derniers temps, et ce qui s'y trouve encore de disponible sera occupé en quelques années.

Les traits généraux de ce pays offrent des collines à pentes douces, séparées par les divers affluents du Saint-François et de la Chaudière, couvertes d'un bois franc de bonne qualité et possédant un sol marneux d'une grande richesse, bien que les bords de plusieurs cours d'eau soient encadrés dans de vastes bas-fonds d'un sol sablonneux, pierreux, et de qualité inférieure. Le sol des forêts marécageuses qui donnent le cèdre y est supérieur, et le bois qu'on en retire a une grande valeur. Enfin, bien qu'en général cette vallée soit comparativement peu élevée, on y voit quelques pics de granit s'élever à de grandes hauteurs.

Pour faciliter la colonisation de cette vallée et des townships adjacentes, on a ouvert plusieurs chemins importants, terminés ou construits seulement en partie, avec l'argent du fonds de colonisation ou à l'aide d'allocations antérieures.

Les plus importants de ces chemins sont les suivants :—la route de Lambton et celle de Saint-François qui en est le prolongement, qui relie entre eux les établissements de la Haute-Chaudière, ceux de la " Compagnie de Terres Américaine-Britannique," situés dans le territoire du Saint-François, et aussi les établissements plus anciens groupés autour de Sherbrooke—et qui, en même temps, fait communiquer l'intérieur avec la voie ferrée du Saint-Laurent à l'Atlantique ;—ensuite la route de Mégantic, tracée presque à angle droit avec la première et qui s'étend du chemin de fer de Québec à Richmond, dans le township d'Arthabaska, jusqu'au lac de Mégantic, dans la vallée de la Chaudière, près de la frontière.

TOWNSHIPS DERRIERE LES SEIGNEURIES DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

Avant de nous occuper des territoires plus considérables, il peut être convenable de passer en revue les townships situées immédiatement derrière les seigneuries de la rive nord du St.-Laurent.

Du Saguenay jusqu'à Trois-Rivières, il n'y a que huit townships d'arpentées derrière les seigneuries situées sur la rive nord du Saint-Laurent.

Les montagnes des Laurentides, qu'on peut considérer comme la barrière septentrionale de la grande vallée du Bas-Canada et qui se rapprochent du Saint-Laurent près de Québec, ne renferment pas une grande quantité de terres arables. Là où le sol est bon et couvert d'une bonne pousse de bois de chauffage ou de bois propre à la construction des navires, les pentes sont le plus souvent escarpées et rocailleuses. Les townships derrière Québec se trouvent dans cette chaîne de montagnes et la bonne terre y consiste principalement en pentes élevées couvertes de bois franc. Quant au sol d'alluvion, on en rencontre très-peu le long des cours d'eau, qui coulent d'ailleurs en général dans des vallées profondes. Dans les environs de Trois-Rivières, où la région montagneuse s'éloigne de vingt-cinq milles du Saint Laurent, les townships sont aux pieds mêmes de ces montagnes et la terre y offre les mêmes conditions que plus en aval.

A l'ouest du Saint-Maurice et en poussant vers Montréal, les montagnes sont à plus de trente milles du Saint-Laurent. Les terres des versants, couverts de bois franc, y sont plus légères et dans les townships situés à la base de ce système, le sol sablonneux et argileux domine, en même temps que les cours d'eau sont bordés d'une plus large bande de terre d'alluvion.

Entre Trois-Rivières et la Petite Nation sur l'Outaouais, on compte trente townships arpentés qui sont situés, à l'exception de deux d'entre eux seulement, derrière les seigneuries.

Parmi ces townships, quinze de ceux qui sont situés en amont de Trois-Rivières et cinq de ceux qui sont en aval, ont été arpentés depuis 1851. La nature des terrains qu'ils renferment, aussi bien que celle des terres encore disponibles dans les townships plus anciens, est très variée. La bonne terre arable s'y trouve fréquemment en veines dans de petites bandes peu faites pour attirer une immigration générale, mais propres à

faire face, à un degré considérable, aux besoins des populations qui sont entassées dans les paroisses du premier plan et pour lesquelles ces terres ont une certaine valeur à cause de leur proximité. En effet, les habitants trouvent dans cette région des lieux favorables à l'établissement de leurs enfants sans que ces derniers soient obligés de s'éloigner beaucoup de la société et de l'assistance de leurs parents et de leurs amis.

Afin de faciliter cette expansion si désirable de la population locale, (but qu'on s'est principalement proposé lorsqu'on a adopté le système des chemins de colonisation dans le Bas-Canada,) on a projeté diverses routes partant des paroisses qui bordent le fleuve et conduisant aux communes situées sur les derrières, dans les localités et dans les directions où le colon peut rencontrer des bandes de bonne terre d'une étendue suffisante pour en faire désirer la colonisation. Parmi ces routes, déjà terminées ou construites en partie avec le Fonds de Colonisation, il y en a sept qui aboutissent aux townships du second plan entre Trois-Rivières et Saint-Féréol, en aval de Québec, et onze qui coupent les townships situées sur les derrières, entre Trois-Rivières et la Petite-Nation sur l'Outaouais.

Pour de plus amples détails sur ces chemins et sur d'autres routes de colonisation, je prends la liberté de renvoyer Son Excellence au rapport de T. Boutillier, Ecuyer, Inspecteur des Agences des Terres de la Couronne, que l'on trouvera dans ce volume, formant l'Appendice M.

TERRITOIRE DU SAINT-AURICE.

Autant qu'il a été permis d'en faire à présent le calcul, la rivière du Saint-Maurice arrose une étendue de vingt-et-un mille milles carrés,—superficie à peu près d'un dixième plus grande que celle de l'Ecosse, et renfermant autant de terre arable que ce royaume.

Si nous comprenons néanmoins dans nos calculs, non seulement les terres simplement labourables mais aussi celles dont la qualité les ferait classer dans ce pays parmi les terrains propres à la colonisation, cette région renferme probablement, autant du moins qu'on a pu s'en assurer jusqu'à présent, un total de trois millions et demi d'acres.

Jusqu'à ces dernières années, la valeur de ce grand territoire était entièrement inconnue au public. On le considérait communément comme destiné à être à jamais le refuge des Indiens et des rats-musqués; car les commerçants de bois mêmes qui en avaient une connaissance quelconque, étaient d'opinion que le bois de ce territoire ne pourrait jamais être amené à un marché.

Cependant, la demande de billots de bois, pour fournir à l'exportation du bois scié aux Etats-Unis et dans la Grande-Bretagne, porta récemment les personnes engagées dans cette branche de commerce à tourner leur attention vers les pinaies du Saint-Maurice. A leurs instances, on construisit une immense glissoire pour faire disparaître la solution de flotaison causée par les cataractes du Saint-Maurice connues sous le nom de Shawenegan, et l'on fit aussi des estacades et d'autres travaux afin de faciliter la descente des billots. On termina le plan de la rivière jusqu'à une distance de trois cent quatre-vingts milles en amont de son confluent; on en explora les affluents et, dans le but de favoriser le commerce du bois, on arpenta les vallées qu'ils arrosent, sur une étendue de plus de quatorze mille milles carrés.

Ces explorations et ces arpentages ne tardèrent pas à révéler le fait que la vallée du Saint-Maurice renferme, non seulement une provision inépuisable de bois d'un grand prix, mais aussi une vaste superficie de terres excellentes pour les défrichements et sur lesquelles on n'avait jamais compté.

C'était, pour ainsi parler, comme si le peuple du Canada venait d'acquérir un territoire, non pas dans une partie éloignée de la province, mais à son centre même, adjacent aux établissements les plus peuplés, situé à moitié chemin entre les deux ports de mer de Québec et de Montréal, offrant une suite de bonnes terres jusqu'à quelques milles du Saint-Laurent, ouvrant un nouveau champ vaste et facilement accessible pour l'extension des défrichements, et pouvant fournir enfin une quantité illimitée d'un article important qui devait contribuer à favoriser également le commerce de la province et la colonisation du territoire, en amenant la consommation des produits des colons et en donnant un marché local à ces derniers.

Comme c'est tout récemment qu'on a pu avoir d'assez nombreuses données exactes sur ce pays, et que ce qu'on en a appris n'est pas généralement répandu, on ne trouvera pas mal à propos de ma part, que j'entre dans une description de ce pays plus détaillée que celles des autres parties de la province qui ont été étudiées depuis plus longtemps et qui sont mieux connues.

Pendant une tournée faite dernièrement dans l'intérieur du pays, j'eus l'occasion d'obtenir sur la contrée grand nombre de renseignements, soit par mes propres observations soit d'après les rapports des arpentages et des explorations faites par des personnes d'expérience attachées au département qui m'est confié.

Commençons notre examen de ce territoire à l'embouchure de la rivière du Saint-Maurice. - A Trois-Rivières, nous trouvons une couche profonde de sable mobile, s'avancant jusqu'à douze milles au nord et finissant dans le voisinage des "moulins de Grais." La longueur de cette bande stérile varie de deux à trois milles, de chaque côté de la rivière Saint-Maurice. L'aspect géographique du pays change ensuite soudainement et l'on voit alors prédominer des plans élevés excessivement boisés. Derrière la seigneurie de Sainte-Anne, commence un large ruban de bonne terre, qui se déroule au bord de la vallée du Saint-Maurice, sur une largeur commune de cinq milles, jusqu'à la rivière du Bastonais. Sous tous les rapports, le sol en est très-propre à la colonisation.

En remontant toujours le Saint-Maurice sur sa rive nord ou orientale, nous passons ensuite la vallée de la rivière Croche. Cette rivière traverse une bande de terre d'alluvion d'une largeur de trois quarts de mille à deux milles, et qu'on a explorée jusqu'à présent sur une longueur de cinquante milles. C'est à peine si on pourrait trouver dans tout le Bas-Canada un sol plus fertile ou plus productif que cette vallée. C'est là un fait dont on a pu s'assurer amplement par les défrichements qu'y ont commencé les commerçants de bois, et dans lesquels le blé et tous les autres grains produits dans la vallée du Saint-Laurent y ont donné d'abondantes récoltes. On trouve aussi dans la même région une grande étendue de terre stérile qui ne pourra jamais suffire aux besoins d'une colonie, bien qu'elle ait une certaine valeur à cause des bois qui la couvrent. Un coup d'œil jeté sur le croquis attaché à ce rapport fera connaître l'étendue relative du sol pauvre et de la terre reconnue favorable aux établissements.

Les vallées du Mekinak, du Bastonais et de la Croche sont toutes bordées par une suite continue de hautes collines dont les sommets s'épa nouissent ordinairement en plateaux semblables à ceux que l'on trouve dans la nouvelle colonie de Shawenegan, ainsi que sur le derrière du Cap de la Madeleine et de Batiscan.

En amont de la rivière Croche, on n'a pas cru nécessaire de conduire à présent l'exploration avec cette minutie qu'on apporte dans les contrées où l'on veut former des colonies, puisqu'on avait laissé derrière soi un vaste champ à défricher.

La rive droite ou occidentale du Saint-Maurice a été explorée aussi en détail et l'on a fait le plan des rivières qui la coupent. En continuant sa course vers le nord, à partir du township de Shawenegan, on traverse les terres arrosées par le cours d'eau de ce nom et par la Rivière-du-Loup. Cette contrée est tourmentée et divisée par de hautes montagnes couvertes d'un bon sol qui produit le bois franc. Ces traits caractéristiques prédominent dans tout le pays jusqu'aux hautes terres qui séparent les cours d'eau dont il vient d'être question, de ceux qui vont grossir le Matawin.

Comme preuve des avantages offerts par ce pays à la colonisation, il suffit de faire savoir qu'un tronçon de quatorze milles d'un nouveau chemin construit, il ya deux ans, par le département et qui passe dans la solitude, est bordé à présent de chaque côté par une suite non interrompue de défrichements prospères, et que la nouvelle route conduisant aux "*Piles*" et construite aussi par le département pendant la saison dernière, est entièrement occupée sur toute sa longueur. Cette dernière colonie poussait au fur et à mesure qu'un tronçon de chemin était ouvert. Les commerçants de bois ont fait des défrichements sur divers points du Saint-Maurice entre les *Piles* et le confluent du Matawin, ainsi qu'en remontant ce dernier cours d'eau jusqu'au lac des Pins où il existe un établissement considérable qui appartient à la maison Gilmour et Cie., de Québec.

L'avidité avec laquelle on recherche les terres du Saint-Maurice dès qu'elles sont livrées au public, prouve qu'elles jouissent à présent de la réputation d'être de bonne qualité.

Une chaîne rocailleuses de hautes terres, formant un mur continu d'environ soixante milles de long, divise les eaux qui coulent respectivement dans le Matawin et dans la rivière Vermillon. Le long des nombreux affluents de ces deux rivières, la terre que l'on trouve est excellente. Une grande partie de cette région a été ravagée malheureusement par de grands feux qui ont consumé jusqu'au sol des terrains les plus secs ; tandis que les rochers nus et blanchis attestent le désastre causé par ces incendies.

Lé Matawin, la rivière Vermillon, celle du Rat, celle du Flamand, celle du Milieu et la rivière au Lac Clair serpentent toutes dans des régions qui présentent de la terre labourable en plus ou moins grande quantité.

Les établissements créés pendant les cinq ou six dernières années dans le territoire du Saint-Maurice sont éparés dans les townships de Brandon, de Peterborough, de Caxton, de Shawenegan, derrière le Cap de la Madeleine, dans Montauban, Colbert et Rocmont et dans la paroisse de la rivière des Envies (dans Batiscan). Toutes ces colonies naissantes sont dans un état florissant et vont sans cesse grandissant. La terre de ces défrichements est en général d'une qualité à peu près semblable à celle des *townships* de l'est, au sud du Saint-Laurent.

Comme traits principaux de la géographie physique du territoire, on peut citer les grandes rivières et les lacs considérables qui l'arrosent en grand nombre, les vastes terrains d'alluvion qui bordent ces lacs et ces rivières, les larges ceintures de pinaies—principalement composées de pins blancs,—que l'on trouve partout, les grands lits de mine de fer des marais d'une qualité supérieure, et enfin, après avoir passé la chaîne des Laurentides, l'absence de toute élévation qui mérite proprement la désignation de montagne ;—car les hauteurs qui portent ce nom ne le doivent qu'à leur forme et à leur caractère ; quant à leur altitude, elle leur vaudrait à peine le nom de hautes terres ou de collines.

Les défrichements de la rivière du Rat sont situés à soixante-deux milles et demi en droite ligne et presque au nord de Trois-Rivières, au $47^{\circ} 13'$ de latitude nord, et au $72^{\circ} 56'$ de longitude ouest, et à une hauteur de 320 pieds au dessus du niveau de la mer. Le poste de Weymontachinque, le point le plus septentrional atteint encore par l'exploration, est au $47^{\circ} 50'$ de latitude, au $73^{\circ} 50'$ de longitude et de soixante à soixante trois milles en ligne directe au nord-ouest des cultures de la rivière du Rat. Son altitude au-dessus de ces dernières est d'environ deux cent vingt pieds—soit à peu près cinq cent-cinquante pieds au dessus du niveau de la mer.

Il résulte de plusieurs observations, que la moyenne de la chaleur qu'il fait dans toute une année à la Rivière du Rat n'est pas essentiellement différente de celle de Trois-Rivières. Il est vrai qu'en hiver le mercure descend plus bas dans la première de ces localités,—s'étant trouvé dans quelques cas au 40° ;—mais en revanche il s'élève plus haut en été et comme ce sont les chaleurs de cette saison qui règlent la culture des grains et la pousse des plantes en général, il en résulte que ces hivers rigoureux ne rendent point la végétation rare. Ainsi, tout grain qui mûrit sur les bords du Saint-Laurent, entre Québec et Trois-Rivières, arrive aussi à une parfaite maturité à la Rivière du Rat. Les couches de neige les plus épaisses, (qu'on trouve d'ordinaire dans le mois de mars,) s'élèvent rarement à plus de trois pieds et demi ; et jusqu'à la mi-janvier le sol n'est pas recouvert de plus de deux pieds de neige. A quelques légères modifications près, causées par une formation particulière, par une différence d'altitude et par la nature du sol qui couvre les longues pentes,—les remarques qui précèdent peuvent s'appliquer également à tout le Territoire.

Le sol du Saint-Maurice possède des qualités excessivement variées. Par suite de leur formation, due à un mélange de rochers en poussière ou en décomposition, de matières animales et de restes végétaux, les sols ressemblent en général aux roches qu'ils recouvrent ; de manière que la connaissance des uns donne la clé de la nature des autres. Par exemple, dans une contrée où l'on voit se mêler le grès et les lits de sable, nous aurons un sol sablonneux ; là où la pierre à chaux domine, le sol sera plus ou moins calcaire et on le trouvera plus ou moins argileux sur les couches d'ardoise. Mais ces rapports sont modifiés par un si grand nombre de circonstances qu'il est impossible, en étudiant simplement la géologie d'une ou de plusieurs parties d'un vaste territoire, de se faire une idée exacte de sa nature agricole, spécialement si cette étude a été limitée à une ou à deux principales rivières ; car les régions mêmes d'une même formation géologique présentent dans leurs couches supérieures respectives de grandes différences, qui proviennent de ce que l'une renferme principalement un

ou plusieurs membres de la série qui sont moins représentés dans l'autre, ou bien encore causées par le plus ou moins d'inclinaison des différentes couches. L'action de l'eau, qui en certains lieux met la surface à nu et en d'autres lieux entasse des débris ou des particules de terre, exerce une grande influence sur la nature du sol. C'est en ne tenant pas compte de ces données dues à l'expérience, que le corps de l'expédition ordonnée par le gouvernement en 1830, sous MM. Ingall et Nixon, arriva à des conclusions erronées. Ces messieurs décidèrent que tout le territoire était stérile, impropre au défrichement, et dénué de bon bois,—triple déclaration que l'expérience s'est chargée de réfuter victorieusement.

On trouve le long des rivières, autour des lacs, près des marais et dans les bas-fonds, des bandes de sol d'alluvion de la meilleure qualité, et chacun sait que les terres de cette espèce sont les plus riches et les plus précieuses aux yeux d'un agriculteur. Ces terrains bordent, par exemple, les rivières du Bastonais, de Mekinak, la rivière Croche, celles du Flamand du Rat, Wessoneau, la rivière Vermillon et ses affluents et le Shawenegan.

Comme l'exploration géologique de la Province n'a pas encore embrassé le haut du Saint-Maurice, notre connaissance des ressources minérales de cette contrée est très limitée; les principaux minerais qu'on y a découverts jusqu'à présent sont les suivants :—le fer, la mine de fer des marais, celle d'aimant, le sulfure de fer et de cuivre, le plomb, le nickel, le cobalt et la plombagine, vulgairement nommée plomb noir.

Le fer est l'une des principales productions de ce pays, et on le trouve en minerai dans toutes les directions. La mine d'aimant du système Laurentien se rencontre sur divers points du Saint-Maurice et dans l'intérieur du pays; elle est d'une couleur noire très foncée avec un lustre métallique.

La mine de fer des marais, qui est une variété de l'oxide de fer granulaire, brun, y existe en couches et en veines; on l'y trouve en grains presque ronds de diverses grosseurs, ordinairement compacte mais quelquefois très-friable, et par la fonte on en obtient un fer bon et tenace. On a retrouvé les couches de ce minerai, du Cap de la Madeleine à la rivière Croche. Leur longueur ordinaire est de dix chaînes à un demi-mille et leur largeur, de 50 à 200 pieds; dans les localités où ces mines ont été exploitées, on a reconnu que leur profondeur varie de trois à six pieds. La mine de fer de marais se trouve aussi par grandes couches dans les terrains de formation calcaire de la rivière de Batiscan. On doit regretter que l'industrie de la fonte de la mine de fer n'ait pas encore reçu dans cette région toute l'attention que méritent la valeur et l'abondance des matières premières qu'on y trouve. En effet, ce pays ne possède encore d'usines de ce genre que dans deux localités; ce sont les "Forges du Saint-Maurice", d'une grande et ancienne réputation, et les nouvelles "Forges de Radnor" si bien favorisées par la nature. Autour de ces dernières on trouve en même temps le bois pour faire le charbon nécessaire, la mine de fer, le sable et la pierre à chaux pour fondre et pour faire les moules, et l'argile réfractaire pour construire en briques la partie intérieure des fourneaux. La rivière sur laquelle cette usine est située, se fraie un passage à travers des collines de pierre à chaux.

En remontant la rivière, après avoir passé le confluent du Matawin, on trouve en grande quantité le roc siénite du quartz, le feldspath et le

hornblende. Cette formation devient quelquefois gneissique, et il n'y a qu'un géologue d'une grande expérience qui puisse alors la distinguer du granit. On trouve la mine de plomb dans les formations gneissiques du Con-cou-cache et dans les environs des lacs d'où sort la rivière du Bat. Cette mine est, en morceaux d'une couleur grise assez molle, épars çà et là; on l'estime de bonne qualité pour la fabrication des crayons.

Il existe un dépôt de plomb sur la rivière Trenché, où l'on voit une veine d'environ deux pieds de large pénétrer dans une chaîne de rochers haute de cinquante à soixante pieds, et s'étendre à une profondeur inconnue. Le minerai a une apparence métallique; il est noir, soit en masse soit après avoir été pulvérisé, et il a toute l'apparence de la galène ou du sulfure de plomb. La présence du spar calcaire et de l'ardoise de mica psés alternativement avec une formation granitique, entre la rivière Trenché et les forges de Radnor, semblerait indiquer l'existence de ce minerai en masses qui pourraient devenir l'objet d'une exploitation de mine.

On a découvert aussi dans la même région des pyrites cuivreuses et du sulfure de fer. Les échantillons examinés ont une apparence métallique et sont d'un jaune bronzé. Le rocher dans lequel cette veine existe semble être de formation gneissique ou granitique.

Le nickel, mêlé à la mine de cobalt, se trouve aussi sur les derrières du Cap de la Madeleine. Les échantillons qu'on y a découverts sont gris, durs, d'un grain fin et malléables; ils sont déposés dans des formations siénites et gneissiques. Le minerai passe pour être riche en nickel.

Les sources minérales du Saint-Maurice, à Saint-Léon, à Caxton, au Cap de la Madelaine et aux Forges, sont assez connues. On trouve aussi des eaux fortement chalybées dans différentes parties du territoire.

Toute personne qui réfléchit sera forcément convaincue que le Saint-Maurice doit, à une période plus ou moins prochaine, prendre un rang important dans le commerce et dans les revenus du pays. Comme le projet du chemin de fer de Québec au lac Huron favorise les intérêts matériels de la partie septentrionale de la Province, il n'est pas hors de propos de faire remarquer que nous avons ici de bonnes raisons pour assurer que la voie entre Québec et Montréal traversera un territoire capable de lui donner un trafic intermédiaire considérable et d'alimenter, en outre, un grand nombre d'embranchements.

La quantité du bois qu'on prépare à présent pour le faire descendre au printemps prochain, ne sera pas moins de 1,000,000 de pieds carrés de pin blanc ou rouge, et de 255,000 billots de pin. Les scieries actuellement en activité et fournissant du bois pour l'exportation, sont celles de Hunterstown, du Saint-Maurice, de Grais et de Batiscan.

Il faut se rappeler que ce n'est qu'en 1852, c'est-à-dire depuis quatre ans seulement, que la vallée du Saint-Maurice a été ouverte et que, là comme partout ailleurs, le commerçant de bois a à surmonter bien des difficultés avant de voir ses affaires placées sur un pied avantageux. Nous trouvons une preuve à l'appui de cette vérité dans les premiers essais tentés sur les bords de la rivière des Outaouais. D'un autre côté, il arriva aussi et bien malheureusement, que les périodes désastreuses qui, en 1854 et 1855, produisirent tant d'embarras sérieux au commerce de la Province entière, suivirent immédiatement les premières tentatives de l'industrie dans le Saint-Maurice et eurent dans cette colonie naissante leurs effets

décourageants. La sage administration du gouvernement en faisant construire dans ce territoire des travaux publics, des chemins et d'autres améliorations, eût l'heureux résultat d'attirer sur cette région l'attention publique, et aujourd'hui tout porte à croire que les dépenses encourues profiteront également au gouvernement et au peuple, et que ceux qui ont une haute idée de l'avenir brillant de ce grand territoire ne seront pas déçus ; car toutes vives qu'elles paraissent, leurs espérances sont raisonnables.

TRAVAUX PUBLICS SUR LE SAINT-MAURICE.

Il y a environ quatre ans que le gouvernement se mit sérieusement à exécuter des travaux publics sur le Saint-Maurice, et dès que ces ouvrages furent assez avancés pour permettre de faire flotter le bois en sûreté, des personnes s'empressèrent de demander des ressorts, (*limits*;) et plusieurs compagnies entreprenantes, ainsi que des particuliers, s'établirent aussitôt dans le territoire. En dépit de l'influence déprimante des bas prix et malgré les difficultés qu'on rencontre toujours dans les pays nouveaux, ces industriels n'ont pas cessé un seul instant leurs opérations, sur une échelle plus ou moins vaste. Ils préparent à présent de grandes quantités de bois et l'on suppose que l'exportation de divers genres de cet article pendant la saison prochaine, sera de beaucoup supérieure à ce qu'elle a été jusqu'ici.

Ainsi, les déboursés faits par le gouvernement ont permis à un commerce respectable de grandir en quelques années, sans parler des revenus que l'on retirera d'un territoire qui, avant ce déboursement, ne produisait absolument rien. Mais ce n'est pas seulement par rapport au revenu *direct* qu'il faut examiner la question du développement à donner aux ressources du territoire ; il faut aussi considérer les conséquences bien plus importantes de l'acquisition d'un nouveau théâtre de colonisation. Il est à présent hors de tout doute que le bois abonde dans la vallée du Saint-Maurice et de ses affluents, à l'est, à l'ouest, au nord, enfin dans toutes les directions. Il est prouvé également que le climat de ce territoire n'est pas défavorable à la culture des produits agricoles et qu'il existe sur tous les points de cette contrée des bandes d'une terre excellente. Il serait impossible de demander des conditions plus favorables à la colonisation. Le commerçant de bois est le meilleur précurseur du colon : les besoins de celui-là sont les agents les plus puissants pour attirer le cultivateur à sa suite ; c'est là un fait qu'on peut observer déjà sur le Saint-Maurice. Avant les premiers essais du commerce de bois, les défrichements étaient, sinon stagnants, du moins sans grande activité, parce que,—et c'est là une des plus simples raisons qui se présenteront immédiatement à l'esprit de chacun,—plus le colon s'éloigne des voies frayées et moins il retire du fruit de son travail, à cause des dépenses qu'il doit encourir pour transporter ses produits à un marché. A présent, cet ordre des choses est complètement renversé, et plus le cultivateur s'avance dans l'intérieur des terres, plus il vend chèrement les denrées dont il veut disposer. Le peuple a eu la pénétration de faire cette observation et nous en avons des preuves satisfaisantes dans les nouvelles colonies du Shawenegan et de Radnor et dans celle qui est derrière Berthier d'où une compagnie entreprenante a fait ouvrir un chemin d'hiver qui va jusqu'à Matawin, à la rivière des Envies et à divers autres points. Le

surplus de la population établie sur le Saint-Laurent a pris évidemment le chemin du Saint-Maurice ; mais, afin que ce mouvement ne soit nullement embarrassé, il est nécessaire d'avoir des chemins, et l'on sait que sans l'aide du gouvernement, au moins pour les lignes principales, les chemins se construisent bien lentement. Aussi n'a-t-on pas refusé cette assistance au Saint-Maurice. Il y a quatre ans on fit un chemin, de la côte à Turcotte à la baie de Shawenegan, à l'aide d'un fonds créé expressément dans ce but en prélevant un bon de dix louis sur la vente de chaque limite à bois. Le chemin des Piles, qui n'est que le prolongement du premier et qui conduit aux eaux navigables du Saint-Maurice, a été construit l'hiver dernier avec une somme d'argent avancée par le gouvernement, en anticipation du fonds que doit produire l'impôt d'une *rente annuelle* de £10 établi sur chaque limite à bois qui dorénavant sera mis en vente. En outre, on s'est servi quelque peu du fonds de colonisation, qui a fourni les moyens de construire le chemin de Caxton, de Saint-Barnabé et de St.-Etienne. Cependant, la plus grande partie des travaux de routes a été faite avec des fonds prélevés de la même manière et dans cette intention sur les limites à bois, ou avec des sommes avancées par le gouvernement en anticipation de ce qui proviendra de cette source. Mais, bien que les chemins fussent ouverts principalement dans le but de faciliter les opérations des commerçants, le commerce du bois et la colonisation sont si intimement liés l'un à l'autre qu'il est impossible d'aider le premier sans faire avancer celle-ci ; et les chemins ouverts pour l'avantage de l'industrie forestière ont été aussi la meilleure voie que l'on pût prendre pour étendre les défrichements. Deux ans après que la route de Shawenegan fut terminée, elle se trouvait bordée d'établissements, d'une extrémité à l'autre. Ce n'est pas tout : les colons eux-mêmes, voyant combien était supérieure la qualité de cette terre, firent à leurs frais des chemins pour aller de huit à dix milles plus loin, et ils couvrirent ainsi de nouveaux défrichements une partie considérable de la commune de Shawenegan, depuis peu organisée.

Le chemin des Piles, construit seulement l'été dernier, a en ce moment le même résultat. On vient de faire le cadastre d'une commune sur la ligne de cette voie, et—bien que les rapports n'aient pas été encore envoyés de manière à nous permettre de faire annoncer la vente des terrains,—les demandes se multiplient, plusieurs terrains ont même été défrichés par des colons irréguliers, et l'un de ces derniers est allé jusqu'à élever à grands frais une scierie. Si on les considère comme de simples améliorations locales, les chemins de Shawenegan et des Piles ont une certaine importance ; mais ils en ont une bien plus grande encore, comme chaînons de cette grande voie qui doit conduire au Haut-Saint-Maurice. Le chemin des Piles a permis aux véhicules à roues de se rendre en été jusqu'aux eaux navigables, qui s'étendent des Grandes Piles à La Tuque, et il a ouvert, par conséquent, le pays qui longe le Saint-Maurice, sur une longueur de cent vingt milles. Il est donc important que toute cette voie soit entretenue toujours en bon ordre. L'ancien chemin qui va de Trois-Rivières à la Côte à Turcotte où commencent les nouvelles routes, a bien besoin de réparations.

Quant à ce qui concerne la colonisation, on a représenté que, comme La Tuque ne peut manquer de devenir bientôt une place d'une importance considérable, à cause de sa situation à l'extrémité de la partie navigable

et de son voisinage des confluent des principaux cours d'eau qui se jettent dans le Saint-Maurice, il serait bon de faire le cadastre de cette localité et de la diviser en terrains. On a aussi suggéré qu'on pourrait arpenter quelques townships dans le voisinage des confluent des principaux cours d'eau, comme, par exemple, ceux de la rivière du Rat, du Matawin et du Mekinak, et qu'il faudrait préparer au moins deux ou trois rangs de terrains entre les Grandes Piles et le Matawin.

Ainsi, le territoire du Saint-Maurice semble dans son aspect général être de toute manière parfaitement favorable à la colonisation. Dans une région d'une telle étendue, il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ne pas trouver un seul lieu dont le sol complètement stérile ne sera jamais livré à la culture; mais ces terres constituent l'exception et non la règle. Arrosée admirablement, coupée par de magnifiques rivières, divisée alternativement en pinaies et en riches bandes de terre à bois dur et possédant en quantités inépuisables la mine de fer, le plus précieux de tous les minerais, cette contrée n'a besoin que de la main de l'homme et de quelques années pour devenir l'égale des parties les plus florissantes du Canada. Les établissements populeux du Saint-Laurent répandent leur émigration annuelle. C'est donc une œuvre de patriotisme autant que de politique d'empêcher ce courant d'émigrés de prendre la route de l'étranger, et dans ce but il faut de toute nécessité lui ouvrir un champ plus près de son point de départ. Sous ce rapport, quelle campagne pourrait-on trouver qui fût plus attrayante que celle du Saint-Maurice? Avec des bois en abondance, des cours d'eau d'une force motrice illimitée, des mines pour attirer les entreprises commerciales et pour créer la consommation des produits agricoles dans le cœur même du territoire, et ayant dans son voisinage un surplus de population dont les membres sont attachés à leur pays natal par des liens qu'ils ne voudraient jamais briser volontairement, la colonisation de ce pays ne saurait être bien difficile. "S'il possède de tels avantages, comment arrive-t-il, se dira-t-on peut-être, qu'il ait été négligé si longtemps et que les terres n'en aient pas été prises plus tôt?" Il est facile de répondre à cette question. Dans une telle région, la colonisation ne vient qu'après l'entreprise commerciale ou, en d'autres termes, le cultivateur suit la voie tracée par le commerçant de bois. Avec les cataractes de Shawenegan qui se présentaient comme une barrière, comment le commerce le plus entreprenant aurait-il pu pénétrer dans les solitudes du Saint-Maurice? Il n'y a pas de compagnie ni de particulier qui eussent pu entreprendre un travail aussi gigantesque que la construction des glissoires, des estacades et de tous les ouvrages nécessaires pour permettre au bois de flotter sur une telle rivière. L'aide du gouvernement était indispensable et ce n'est que dans ces dernières années que cette aide a été accordée. Le commerce qui a commencé aussitôt et l'impulsion donnée en conséquence à la colonisation du territoire disent assez que l'assistance du gouvernement a eu le meilleur effet. Pour obtenir des résultats encore plus satisfaisants, il n'y a qu'à persévérer dans cette bonne voie, à ouvrir des lignes de parcours principales pour aller jusqu'aux meilleures terres et, en même temps, à rendre aussi faciles que possible les opérations des bûcherons.

Avant de terminer, il peut être utile de s'étendre davantage sur le compte de cette rivière qui est la cause de l'importance du territoire auquel elle a donné son nom.

J'ai déjà dit que la superficie de sa vallée est estimée à vingt-et-un mille milles carrés. Mais il est difficile de concevoir comment un volume d'eau si puissant peut se trouver dans un territoire d'une étendue si limitée. A la hauteur de trois cent quatre-vingts milles de son embouchure, où l'étude qu'on en a faite s'est terminée, le Saint-Maurice est encore une grande rivière.

Sans parler des services qu'il rend en charriant le bois d'une grande distance, ses bras navigables sont si considérables qu'ils peuvent être également de la plus haute importance pour le commerce du bois et pour la colonisation du pays.

De l'embouchure du Saint-Maurice aux Grandes Piles, sur une longueur de trente-trois milles, la navigation est interrompue par les grandes cataractes de Shawenegan qui sont hautes de cent soixante pieds, ainsi que par d'autres sauts et des rapides situés soit en aval soit en amont des premières. Au-dessus des Grandes Piles, on se trouve sur un bras navigable de soixante-et-dix milles de long et qui va jusqu'à La Tuque. Il y a un pyroscaphe qui fait déjà le service dans cette partie de la rivière.

De La Tuque, la navigation est interrompue une seconde fois sur une longueur de trente-quatre milles jusqu'au Grand Détour, et de ce dernier point à Weymontashinque, qui est à quarante-six milles plus haut, la rivière est de nouveau navigable. Les trente milles qui suivent offrent encore des rapides qui rendent la navigation impossible; mais après avoir passé ces obstacles, le Saint-Maurice redevient navigable jusqu'à quatre-vingts milles plus loin. Ainsi, dans un parcours de deux cent soixante milles au-dessus de l'extrémité des Grandes Piles, cette rivière en présente cent quatre-vingt-seize, navigables pour les pyroscaphes et divisés en bras d'une étendue suffisante pour rendre profitable l'emploi de ces bateaux.

On s'occupe actuellement de faire l'arpentage du Township de Mekinak, près du confluent de la rivière de ce nom. Cette localité commence à douze milles du village de la rivière des Envies. Elle renferme une grande quantité de bonne terre.

Si l'on veut favoriser le développement de la colonisation dans le territoire du Saint-Maurice, il faut offrir aux colons de cette contrée les mêmes avantages que l'on donne à ceux du Haut-Canada.

Dans ce but, il est à désirer qu'on ouvre un chemin de chaque côté du Saint-Maurice, pour aller assez avant dans l'intérieur, et qu'on arpente des terrains de cent acres chacun, pour les donner en pur octroi à ceux qui iront s'y établir.

La route sur la rive gauche ou orientale devrait commencer au village de la rivière des Envies et, après avoir traversé la commune de Mekinak dont il a été déjà question, aller encore à soixante milles plus loin jusqu'à la rivière des Bastonais. En se maintenant à une distance d'environ cinq milles du Saint-Maurice, cette ligne passerait continuellement sur une large bande de terre excellente pour les défrichements, et elle serait en même temps très-utile au commerce du pays. Cette route et les établissements qui la borderaient pourraient se prolonger ainsi sur une distance de cent milles, sans jamais quitter un sol d'excellente qualité.

Sur la rive droite, le chemin à ouvrir devrait aller de la commune de Shawenegan à la rivière Matawin, près du confluent de la rivière du Castor, ce qui ferait un parcours de vingt-sept milles. Cette voie passerait à

travers une bonne contrée et elle donnerait accès aux excellentes terres qu'on trouve sur le Matawin.

Le long de ces chemins et plus particulièrement sur le premier, on pourrait ensuite, à mesure que les défrichements avanceraient, arpenter une succession de communes et faire courir des lignes de concession à la gauche et à la droite de la voie.

Il est aussi à désirer que l'on fasse le cadastre des terres du confluent de la rivière du Rat et de quelques autres affluents du Saint-Maurice qui offrent des avantages particuliers aux colons.

LE PAYS DES OUTAOUAIS.

Je vais maintenant parler du Pays des Outaouais, dans lequel je comprendrai le territoire qui s'étend entre les eaux de l'Outaouais et la baie Georgienne du lac Huron.

La vallée ou plutôt le bassin de la rivière de l'Outaouais a une étendue d'environ soixante-dix-sept mille milles carrés.

Si nous omettons la partie située au dessous de la cité des Outaouais et de la rivière Du Lièvre,—dans laquelle il ne reste plus qu'une très petite quantité de terres publiques d'une certaine valeur,—ce dont nous aurons encore à nous occuper peut renfermer à peu près soixante-et-onze mille milles carrés, auxquels il faut ajouter les sept mille milles du pays situé entre les eaux occidentales de l'Outaouais et la baie Georgienne, et les quatre mille milles de la contrée comprise au nord de la rivière Française, qui est pour ainsi dire le prolongement de la division précédente. L'ensemble de ces trois territoires, qui forment le Haut-Outaouais avec les régions adjacentes qui s'y rattachent naturellement, donne une étendue de quatre-vingt-deux mille milles carrés, soit un quart de plus que la superficie totale des six Etats de la Nouvelle Angleterre.

La longueur de la rivière de l'Outaouais dans ce territoire peut être au plus de six cent quatre-vingts milles, sans parler des cent milles de son parcours en aval de la cité des Outaouais. La partie occidentale du pays est arrosée par la rivière Française et par celles du Maganetawan et de la Muskoka.

Il n'existe pas d'établissement sur les trois rivières mentionnées en dernier lieu, ni sur les cent milles des côtes excessivement nues du lac Huron, dans lesquels elles se jettent.

Sur la rivière de l'Outaouais, on ne rencontre que quelques maisons dans les cinq cents milles en amont des Deux Joachim.

La population de cette grande division de la Province se trouve comprise dans un rayon de quatre-vingts milles au nord et à l'ouest de la cité des Outaouais, et le chiffre s'en élève à peine au-dessus de cent mille âmes, dont les deux tiers se trouvent sur la rive droite de la rivière.

LA RIVE GAUCHE DE L'OUTAOUAIS.

Sur la rive gauche de l'Outaouais, s'étend une région de terres comparativement basses et nivelées, qui couvrent tout l'espace entre la rivière et les collines, sur une longueur de cent vingt milles en amont de la cité des Outaouais, et qui ont en quelques lieux une largeur de quatre à six milles d'un bon sol arable. Cette étendue et les îles du Calumet et de l'Allumette, qui lui ressemblent par la nature de leur sol, sont déjà presque

entièrement vendues et occupées en grande partie par une population de plus de vingt mille âmes.

La partie du territoire de la rive gauche de l'Outaouais, située derrière cette région et en amont, est généralement raboteuse et coupée par des collines, quelquefois même elle devient décidément montagneuse. A l'exception des rivières du Lièvre et de Gatineau, elle est entièrement inconnue au-delà de soixante-dix milles en ligne droite vers le nord, et même plusieurs localités situées sur ce dernier parcours n'ont été explorées que très-imparfaitement. Ce terrain est le plus souvent en pentes escarpées, rocailleuses et pierreuses. On ne pourrait pas classer plus d'un quart de son étendue parmi les terres propres à une culture quelconque, et encore ces bonnes bandes ne se présentent-elles que par pièces d'une superficie qui varie de quelques cents acres à un demi-township. Ces espèces d'oasis peuvent être très-avantageuses pour l'expansion des établissements dans leurs rapports avec le commerce du bois; mais elles ne présentent nulle part un champ d'une importance ou d'une étendue propre à la colonisation.

Dans la vallée du Gatineau, à cent quarante milles environ de son confluent, le paysage change : le pin de bonne qualité devient rare et il cesse même de se montrer dans la partie supérieure de la vallée où prédominent le peuplier et le bouleau et dont le sol, généralement pauvre et souvent sablonneux, paraît avoir été brûlé autrefois jusqu'à en devenir stérile. Dans quelques lieux, le bois disparaît entièrement pour faire place à une scène froide et désolée où les rochers élèvent seuls la tête et qui nous montre la rivière et ses affluents encaissés quelquefois dans de hautes collines aux pentes escarpées. Mais cet aspect n'est pas invariable; on trouve encore des coins ombragés par du bois de bonne qualité dans la région du peuplier et du bouleau, qui semble être la plus ordinaire le long des eaux supérieures des affluents septentrionaux de l'Outaouais.

Malgré la nature défavorable du pays traversé par le Haut-Gatineau, sa vallée inférieure, ainsi que les vallées de la rivière du Lièvre et des cours d'eau qui courent à l'est de cette dernière, contient les terrains les plus favorables à la colonisation qu'on puisse trouver sur la rive septentrionale de l'Outaouais. Le sol des bas-fonds qui bordent les cours d'eau est souvent d'une grande richesse. Quelques uns des townships qu'on y établira feront d'excellentes colonies et les bords mêmes du Gatineau ne tarderont pas à être défrichés sur une étendue de plus de cent milles.

LA RIVE DROITE DE L'OUTAOUAIS.

La contrée qui se déroule entre l'Outaouais et le lac Huron est la partie la plus riche de cette division de la Province, et c'est aussi celle dont le public s'occupe aujourd'hui le plus.

Elle s'étend le long de la rive droite de l'Outaouais, sur une longueur de deux cents milles en amont de la cité des Outaouais. A sa base elle n'a pas moins de deux cents milles de large; elle en a une centaine à son sommet.

Elle diffère du pays situé sur la rive opposée, en ce qu'elle est bien moins élevée, qu'elle jouit d'un climat supérieur et qu'elle renferme de vastes pièces d'un sol fertile.

Les différentes espèces de bois qui sont mêlées plus ou moins sur l'autre bord, se trouvent ici séparées, chacune ayant son coin où elle pît.

domine, ce qui permet de faire une heureuse division territoriale, basée sur les caractères respectifs de chaque partie.

La première de ces divisions naturelles est celle qui porte le nom de Contrée du Pin Blanc, à cause de la grande quantité de bois de ce nom qu'elle produit et dont elle renferme les plus belles forêts, séparées les unes des autres par des bandes d'excellente terre à bois dur. Cette division s'étend sur une longueur de cent milles en allant du nord au sud. Dans sa plus grande largeur, elle a quarante-cinq milles; mais elle va en se rétrécissant vers le nord, jusqu'à n'avoir plus enfin que vingt milles de large au point sur l'Outaouais où elle se termine, un peu en amont de Pembroke. La contrée du Pin Blanc se compose des comtés de Carleton, de Lanark et de Renfrew et elle renferme une population d'environ quatre-vingts mille âmes. Bien qu'elle soit traversée par un ruban de mauvaise terre, la plus grande partie de son sol est labourable et, généralement parlant, elle peut sous tous les rapports, soutenir la comparaison avec les meilleures terres de la péninsule occidentale. Les trois quarts des terres de cette division ont trouvé déjà des acquéreurs et la plupart des terrains qui restent ne sont que des résidus d'une qualité inférieure.

A l'ouest de cette division, s'étend la contrée du Pin Rouge, qui doit ce nom à la grande quantité d'arbres de cette espèce qu'on y trouve. Sa longueur, du nord au sud, est d'environ cent trente milles; sa plus grande largeur, de cinquante milles et de moins de vingt, à son extrémité septentrionale, sur la rivière Matawin.

Le sol de cette division est généralement sablonneux, pauvre, plus ou moins pierreux ou mêlé de gravier, et sur quelques points, raboteux et hérissé de rochers.

Mais on y trouve des veines de terre à bois dur, qui dans quelques cas ont une étendue de plusieurs milliers d'acres. Ces régions sont situées entre les deux rivières de la Bonnechère et de la Madawaska et sur la rive méridionale de cette dernière, où la physionomie de la contrée du Pin Rouge devient moins marquée et dont les veines de bonne terre s'étendent jusqu'à la grande région de terre à bois dur située à l'ouest.

Le sol de ces veines renferme généralement une marne riche et épaisse; le bois qu'elles donnent comprend principalement l'érable, le bois blanc ou tilleul américain et l'orme, qui s'y trouve en abondance et s'y élève à de très-grandes hauteurs. Le tout est entremêlé de terres marécageuses, plantées de cèdres, précieuses par la richesse de leur sol et par le bois de qualité supérieure pour les barrières qu'on en retire. La surface de ces bandes est en quelques lieux basse avec de légères ondulations; tandis qu'en d'autres lieux elle s'élève en hautes collines. A l'exception de ces veines fertiles, la contrée du Pin Rouge ne vaut rien pour la colonisation. Au nord de la Bonnechère, elle acquiert sa plus grande largeur continue, — qui est d'environ cinquante milles. Au sud de cette rivière, elle se rétrécit, ses lignes se brisent et il faut traverser une pièce de quinze à vingt milles d'un terrain raboteux ou sablonneux et pauvre pour arriver à la contrée du bois dur.

Cette troisième division naturelle du pays situé à l'ouest de l'Outaouais a reçu la désignation de Contrée du Bois Dur, nom que lui ont valu les grandes forêts de bois dur qu'elle renferme, et qui s'y trouvent séparées par des bandes de pin blanc. Quant au pin rouge, on ne l'y voit point.

Cette zone a environ soixante-et-quinze milles dans sa plus grande largeur en allant vers l'ouest, et cent trente milles dans son extrême longueur, du sud-est au nord-ouest. Sans compter les bandes de bonne terre situées sur le Mississippi et la Madawaska et avec lesquelles elle communique, elle embrasse une étendue de plus de sept mille milles carrés et elle renferme les eaux supérieures des rivières de la Madawaska, de la Petawawe, et de l'Amable Du Fonts, qui vont grossir l'Outaouais ; celles de la Muskoka et du Maganetawan qui se jettent dans le lac Huron, et tout le parcours de la rivière du Sud, qui se déverse dans le lac Nipissing.

C'est une région singulièrement isolée. Elle est séparée du lac Huron par une bande de vingt à trente milles de large, d'une stérilité presque complète et qui, vers le rivage du lac, se termine en rochers plats et nus. Au sud-ouest, le long de la crête qui sépare les eaux de l'Outaouais de celles du Saint-Laurent ou bien dans le voisinage de cette ligne, elle est entourée d'une ceinture de vingt milles de large et dont le sol raboteux, pauvre et pierreux, ne vaut généralement rien pour la colonisation.

A l'est, elle est séparée de la partie habitée du territoire de l'Outaouais par les contrées du bois ; mais, bien que la suite des défrichements doive être interrompue dans ces contrées, (excepté le long des bandes de bonne terre qu'elles renferment), les régions boisées permettent, néanmoins, le prolongement de bonnes routes à travers leur étendue, et même le commerce auquel elles donnent lieu, créera les communications.

Jusqu'à ces derniers temps, on savait très-peu de choses du territoire qui se déroule derrière les contrées de l'Outaouais où se fait le commerce du bois.

Récemment, nous nous sommes mieux renseignés sur ce pays. Sur la ligne du chemin de la Muskoka, tracée par M. Bell, géomètre provincial, il paraît, d'après l'ensemble des détails, que dans l'intérieur de la contrée du bois dur, à trois milles à l'ouest du lac d'Écorce sur la Madawaska, commence une région qui comprend quarante-cinq-milles de bonne terre arable, seize milles d'un sol raboteux propre aux pâturages et dix milles d'un terrain sans valeur aucune.

Les notes du manuel de l'exploration faite le long de la ligne du chemin d'Addington, mentionnent une étendue d'au moins vingt milles de bonne terre, excellente pour des colonies et qui serait située sur la rive méridionale de la Madawaska.

Les notes prises sur le chemin de Hastings entre Madoc et l'embranchement d'Opeongo du chemin de Madawaska, indiquent une bande de quarante-cinq milles de terre bonne à défricher, commençant après les vingt milles de terre inférieure et raboteuse qui longent la crête des deux versants dont il a été déjà question.

La ligne arpentée à partir des Rapides de Burleigh sur l'Otanabee, passe d'abord sur cette bande de vingt milles de pauvre terre qui borde la division des eaux, et se termine là où commencent les bonnes terres de l'intérieur.

Sur cette partie du chemin de Bobcaygeon qui va de Somerville à la ligne du chemin de Muskoka tracée par M. Bell, on ne trouve que six milles et demi de mauvaise terre pierreuse ; le reste, d'une étendue de dix-neuf milles, est généralement bon.

Il résulte de l'arpentage du pays arrosé par les eaux supérieures de la Madawaska, fait sous la direction du bureau des Bois de la Couronne à Ottawa, et embrassant une étendue égale à celle de quatorze townships, que les deux tiers de cette superficie sont propres à la culture.

Les régions traversées par ces lignes constituent la limite méridionale et la largeur de la bonne contrée intérieure.

Des explorations et des arpentages faits dans la partie septentrionale, ont établi qu'au sud du lac Nipissing et de la bande stérile près de la rivière Française, le pays favorable à la colonisation commence aux eaux supérieures de Matawan, un des affluents de l'Outaouais, et s'étend jusqu'à près de soixante milles vers l'ouest.

Ceux qui ont traversé cette région, à partir du lac Nipissing pour aller dans une direction sud-est au lac Opéongo qui est à soixante milles de distance, ont remarqué que le long des vingt premiers milles, presque toute la terre est labourable et de bonne qualité, et que le long des quarante autres milles avant d'arriver au lac Opeongo, si la surface est plus raboteuse, néanmoins les deux tiers de cette étendue sont composés de terre labourable ; et les arbres qui y poussent d'une extrémité à l'autre sont de bois dur.

Dans l'exploration faite récemment du lac Huron à l'Outaouais, sous la direction de M. Shanly, ingénieur civil, chargé de reléver les plans du canal et du chemin de fer de l'Outaouais, on s'est assuré que derrière le pays stérile qui borde le lac Huron et qu'on a mentionné déjà, se trouve une région intérieure présentant une largeur de quarante milles de bonne terre avec quinze milles d'un sol pauvre et raboteux près du lac Opeongo. En poussant toujours vers l'est, les explorateurs trouvèrent la terre abrupte et de mauvaise qualité, — ainsi qu'ils devaient s'y attendre puisqu'ils traversaient la contrée du Pin Rouge déjà décrite, — jusqu'à leur arrivée à la bande d'alluvion qui s'étend le long de la rivière de la Bonnechère, sur une longueur de cinquante milles en droite ligne de son confluent.

La contrée baignée par la rivière du Sud qui se jette dans le lac Nipissing, renferme une terre d'excellente qualité qui s'étend fort loin dans l'intérieur.

Cette contrée intérieure possède un grand nombre de cours d'eau précieux à cause de leur force motrice, et des sites importants pour y fonder des villes et des villages. Elle est supérieurement arrosée. Les bosquets de pin blanc qu'on y rencontre çà et là, donnent du bois de la meilleure qualité qui se puisse trouver dans cette province, et si la terre sur laquelle croissent ces bosquets n'est pas arable en quelques lieux, c'est là du moins une ample compensation.

Cette région est, sans contredit, la meilleure pour la culture du blé qui soit encore à défricher à l'est du lac Huron. Bien que le commerce du bois doive fournir un marché immédiat pour une partie des produits du pays dès qu'il sera occupé, cependant, à cause de sa situation isolée, il lui faut une voie ferrée qui en active le développement. Grâce à son étendue et à sa fertilité, cette région a de quoi donner la vie à un chemin de fer.

D'après l'opinion d'hommes très-entendus dans le commerce du bois scié aux États-Unis, et qui font à présent ce commerce sur l'Outaouais, la construction d'un chemin de fer à travers cette région conduirait à l'érection de scieries profitables près des nombreuses chûtes qui brisent le cours

supérieur des rivières, parce que cette voie donnerait une plus grande valeur au bois qui, à présent, ne peut pas être transporté avec avantage. D'un autre côté, en envoyant du bois scié au lac Huron pour l'expédier ensuite aux marchés de l'ouest, on ajouterait considérablement au commerce intermédiaire de ce chemin.

Lorsqu'on construira à travers l'intérieur le chemin de fer projeté jusqu'à la Baie Georgienne du lac Huron, on pourra le rendre d'autant plus utile au défrichement de la vaste contrée fertile, qu'on le fera dévier d'avantage vers le sud, près des eaux supérieures de la Madawaska, afin d'éviter la plus grande largeur de la contrée du Pin Rouge, qui se trouve sur la ligne droite.

La partie de cette contrée située au nord de la rivière Française et du Matawan étant plus éloignée, est moins connue, à l'exception des terres qui bordent ces deux rivières et l'Outaouais.

On sait que la terre au nord et à l'ouest du lac Nipissing est bonne. Sur la rivière Française, elle est nue, rocheuse et défavorable à la colonisation.

Autant qu'on a pu en juger, la région qui s'étend à l'ouest de l'Outaouais, après qu'on a franchi le Matawan, contient une plus grande quantité de terre labourable que la contrée qui longe l'Outaouais en aval de ce confluent.

De chaque côté de la rivière s'élançant, presque sans interruption, de hautes collines jusqu'à la moitié de la distance à parcourir pour arriver au lac Temiscaming où, de montagneuse qu'elle était, la contrée descend, sans transition, jusqu'au plus bas niveau de petites collines qui ondulent légèrement entre de larges vallées au sol est généralement argileux.

Ce pays-bas est très-favorable à la colonisation. Il s'étend jusqu'à l'extrémité supérieure du lac, et plus loin même, à une distance qu'on n'a pas encore parcourue. La rivière Blanche et quelques autres cours d'eau qui grossissent le lac à son extrémité supérieure, coulent à travers de riches vallées couvertes d'un sol d'alluvion et qui se succèdent en grand nombre, en amont de ces rivières.

D'après les rapports de ceux qui ont traversé le pays entre le lac Temiscaming et le lac Abbittibi, dont la distance est de quatre-vingts milles en droite ligne, on n'a pas à franchir la moindre chaîne de montagnes, et la division des eaux y est à peine perceptible. La nature du terrain y est généralement favorable à la culture, car il offre dans presque toutes ses parties un sol d'alluvion étendu en plaine sur une formation de pierre à chaux. Les forêts plantureuses dont il est couvert donnent le hêtre, l'érable, l'orme et le pin, jusque dans le voisinage immédiat du lac Abbittibi où le bois dur disparaît entièrement pour faire place à une pousse abondante de pin, de cèdre, de bouleau et de peuplier.

C'est ici le lieu de faire remarquer que les contrées où dominent les arbres de la première série sont favorables à la culture du blé. Le territoire dont il vient d'être question est d'ailleurs compris dans la zone où l'on cultive le blé avec succès dans les parties de la province plus orientales et qui sont, par conséquent, moins favorables.

Bien qu'elle soit éloignée, on ne saurait considérer cette contrée comme isolée ou inaccessible. Les coupes de bois s'étendront, avant peu, jusques là, et la magnifique voie de l'Outaouais, avec seulement quelques

milles de chemin de portage dans les lieux où la navigation est interrompue, permettra de la parcourir en bateaux-à-vapeur.

Sans parler d'un bras inférieur de dix-huit milles de long, le lac Témiscaming et la rivière Blanche offrent, sur une longueur d'environ cent milles, une ligne de navigation continue destinée à être évidemment de la plus grande importance pour la colonisation future de cette région qui, selon toutes les apparences, doit être vaste et riche.

Il est inutile d'essayer de décrire la partie de la vallée à l'est de l'Outaouais, au dessus du lac Temiscaming. Sa longueur, probablement de trois cent cinquante milles, n'a pas été explorée encore et elle est inconnue, excepté aux personnes employées par la compagnie de la Baie d'Hudson.

Dans cette partie de la province, il reste sur le côté bas-canadien de l'Outaouais, environ 909,600 acres de terres de la Couronne encore disponibles, situées principalement sur la rivière Gatineau, et 44,200 acres de Terres du Clergé.

Sur le côté haut canadien, la Couronne possède 561,901 acres de terres vacantes, comprises principalement dans le comté de Renfrew, où l'arpentage des nouveaux township se continue dans les parties des vallées de la Madawaska, de la Bonnechère et du Mississippi favorables à la colonisation. Quant aux terres du clergé, elles s'y trouvent à la quantité de 70,000 acres, disséminées dans les plus anciens townships.

Afin de donner accès aux bonnes terres de la vallée de l'Outaouais, on a construit ou on est à construire, sous la direction du bureau d'Agriculture, les routes suivantes :

Le chemin de Frontenac, partant de Hinchinbrooke, derrière Kingston, et faisant cinquante-neuf milles vers le nord-ouest, pour arriver à la Madawaska ;

Le chemin d'Addington, qui est presque terminé, partant de Sheffield et parcourant sur les derrières de cette localité une ligne de cinquante-six milles pour aboutir aussi à la Madawaska ;

Le chemin de Hastings, commençant à Madoc, allant rejoindre soixante-quinze milles plus loin le chemin d'Opeongo près de la Madawaska ; carrossable sur une longueur de quarante milles et sur le point d'avoir de plus un tronçon de vingt milles qui sera employé comme route d'hiver ;

Le chemin de Bobcaygeon, dont les travaux se continuent, allant des rapides de ce nom dans le township de Verulam, vers le nord, au chemin de Muskoka, peut avoir environ quarante-cinq milles de long ;

Le chemin d'hiver actuellement ouvert le long de l'Outaouais, entre Pembroke et le confluent du Matawan, situé à quatre-vingt-dix-huit milles plus en amont ;

Et enfin le chemin de cent milles de long, qui va de l'Outaouais au lac Opeongo en traversant les nouveaux townships de bonne terre situées entre la rivière de Madawaska et celle de la Bonnechère. Un tronçon de cette route, d'environ quarante milles, est déjà carrossable et doit être relié plus tard avec le chemin de Muskoka. Le reste de la ligne a été ouvert aussi, mais seulement comme chemin d'hiver.

Sur le chemin d'Opeongo, comme aussi sur ceux de Hastings et d'Addington, le gouvernement accorde gratuitement des terrains de cent

acres chacun aux colons qui s'y établissent et qui s'adressent aux agents résidents de ce département-ci. Ces défrichements marchent rapidement.

Dans cette partie, sans parler de deux townships situés sur le côté du nord, on fait sur le côté opposé l'arpentage de 600,350 acres de terres arrosées par l'Outaouais, le long des chemins déjà mentionnés ou près de ces chemins et comprises dans le comté de Renfrew.

Il est à désirer que l'on continue les subdivisions et qu'on étende l'arpentage des townships qui doivent être échelonnés le long de ces chemins et sur le tracé du chemin de Muskoka qui n'a pas encore été ouvert.

Pour se faire une idée juste de la valeur des terres propres à la culture dans le pays des Outaouais, il faut considérer les avantages de son climat et de ses ressources naturelles.

La contrée qui s'étend des deux côtés de l'Outaouais et spécialement celle du sud, jouit d'un été qui permet les travaux de l'agriculture, au-delà d'un mois de plus que celui du district Québec; et le blé d'automne, dont la qualité est supérieure à celle du blé de printemps et qui rapporte vingt pour cent de plus que ce dernier, est cultivé avec succès aussi avant dans l'intérieur du pays que les défrichements le permettent. A deux cents milles au-dessus de la cité des Outaouais, le climat paraît être également favorable. Lorsqu'on considère d'un autre côté, que pendant plusieurs années le commerce du bois a donné aux colons un haut prix de leurs produits et que ces produits étaient achetés sur les lieux, on admettra aussitôt que le pays des Outaouais est le plus favorable de la Province où le gouvernement ait encore une grande étendue de terres à céder, et que les terres inférieures ou celles qui demandent un travail considérable pour en enlever les pierres peuvent, néanmoins, être cultivées avec plus de profit sur l'Outaouais que dans d'autres parties de la Province privées des mêmes avantages du climat et de la consommation locale.

On verra que la présence de larges carrés d'un terrain grossier, pourvu qu'ils soient couverts de forêts de pins de bonne qualité, donne une bien plus grande valeur aux défrichements d'un pays, en permettant aux colons établis sur les bonnes terres voisines, de vendre leurs produits à un prix plus élevé que si ces pinaies n'existaient pas. C'est là une considération qu'on doit se rappeler, ainsi que celle du profit qu'on peut faire avec le bois des terres à pin, lorsqu'on veut estimer ce que peuvent rapporter les terres de la vallée de l'Outaouais qui furent accordées pour aider à la construction du chemin de fer qui doit la traverser.

Le bois du pays des Outaouais a été jusqu'à présent l'article le plus important de son commerce.

Pendant les neuf années qui se sont écoulées de 1848 à 1856 inclusivement, la quantité des troncs équarris, envoyés des hautes contrées de l'Outaouais comprises dans cette région, au marché de Québec, s'est élevée aux chiffres de 94,509,565 pieds cubiques de pin blanc; 25,591,805 pieds cubiques de pin rouge; 2,286,690 pieds cubiques d'autres espèces de bois; et si nous prenons le nombre des billots de bois coupés sur les Terres de la Couronne seulement pour le chiffre approximatif de l'exportation du bois scié, le total en sera de 10,892,182 madriers ou de 299,535,005 pieds—mesure de planche—de bois scié,

D'après des principes de calcul acceptés comme corrects par des personnes d'expérience, et déduction faite des terrains stériles ainsi que des

parties ravagées par le feu, on estime qu'il peut y avoir encore sur pied dans les vallées de l'Outaouais et de ses affluents, environ quarante-trois millions de tonneaux de bois de construction, des espèces et des dimensions envoyées à présent aux marchés, et près de cent quatre-vingts millions de tonneaux de dimensions plus petites dont on pourrait faire usage ; d'où il résulte que, sans même tenir compte de ce qui poussera dans la suite, il y a actuellement dans les forêts de cette vallée de quoi alimenter encore pendant plus d'un siècle un commerce de bois aussi considérable que celui de nos jours.

LES TERRES SUR LES EAUX DE L'ONTARIO.

Au nord des eaux de l'Ontario, se trouvent 244,000 acres de terres de la Couronne encore disponibles, comprises principalement dans les townships reculés, et environ 175,000 acres des réserves du Clergé.

Ces townships reculés sont généralement dans un pays d'un sol assez grossier et ils ont comparativement plus de valeur à cause du bois de pin qu'ils donnent et de la proximité de cet article du marché américain, que par leur sol. Ces régions et les chemins de colonisation qui les traversent, ont été décrits dans le chapitre précédent.

Cependant, il y a un grand nombre d'excellents terrains appartenant soit à la couronne soit au clergé, éparés ça et là dans ces townships.

LA PENINSULE OCCIDENTALE.

Les Terres Publiques dont il reste à disposer dans la Péninsule du Haut-Canada ne demandent pas de longues descriptions, d'abord parce qu'elles ne se présentent pas en quantités d'une importance quelconque, et ensuite parce qu'elles se trouvent dans des townships qui sont déjà parfaitement connus. Il ne reste que 115,000 acres de terres du Clergé et 24,497 acres des Terres de la Couronne dont on puisse disposer. A ces totaux on peut ajouter 42,760 acres comprises dans les comtés de Kent, d'Essex et de Middlesex, mises d'abord à la disposition du colonel Talbot, pour en faire la distribution et dont la vente prochaine a été annoncée déjà.

L'arpentage de la péninsule ayant été terminée en 1856, il ne reste plus à présent dans cette partie de la province de terres publiques à arpenter.

LE TERRITOIRE DES LACS HURON ET SUPERIEUR.

La dernière partie de la province comprise dans la vallée du Saint-Laurent et de ses lacs, est celle qui s'étend au nord des lacs Huron et Supérieur, de l'embouchure de la rivière Française à l'est, jusqu'aux sources de la rivière du Pigeon à l'ouest. Sa longueur de l'est à l'ouest est de 410 milles ; sa plus grande largeur dans la direction du nord jusqu'aux sources des affluents des lacs, est incertaine ; on l'estime à 160 milles et sa superficie doit être d'environ 48,000 milles carrés, soit au delà d'une moitié de plus que celle de l'Etat du Maine.

Cette contrée a 180 milles de côtes sur le lac Huron et le long de la rivière de Sainte-Marie, et 420 milles sur le lac Supérieur, soit 600 milles en tout.

La rive canadienne du lac supérieur a été parfaitement décrite par le géologue provincial, Sir William Logan, qui la représente comme une

côte rocheuse s'élançant hardiment et offrant des scènes d'un aspect varié, selon la distribution des différentes formations géologiques. Des côtes escarpées et d'autres éminences dont les pieds se baignent dans les eaux du lac, s'y élancent à des hauteurs qui varient de 300 à 1,300 pieds. En quelques lieux, ces hautes barrières sont dentelées par de grandes baies, tandis que sur d'autres points il s'en détache des grappes d'îles. Sur une multitude de points, cette diversité d'aspect se combine pour former des criques bien abritées et qui présentent un nombre innombrable de hâvers sûrs et commodes, destinés à faciliter grandement le commerce qui, dans la suite, sera établi sur le lac, que ce soit avec les richesses de ses mines ou avec le produit de ses pêcheries. Le bois de cette contrée ne paraît pas devoir donner beaucoup d'encouragement au trafic de cet article. Il n'est ni de la grosseur ni de l'espèce les plus estimées dans le commerce, bien que certaines localités puissent fournir une grande quantité de bois dont on tirera parti pour les travaux des mines, pour la construction des maisons et pour le chauffage. Le bois franc y est rare ; le pin rouge ne s'y voit pas souvent et le pin blanc n'y abonde pas. Les arbres qui s'y produisent le plus, sont l'épinette, la sapinette ou *abies balsamea*, le bouleau et le peuplier, ainsi que le cèdre dans les places humides. Sur la côte même, plusieurs collines sont presque dépourvues d'arbres, particulièrement dans les lieux où prédominent le granit et le gneiss. Les collines composées de trapp sont mieux revêtues ; mais ce sont les vallées trappéennes et les surfaces qui recouvrent des couches de pierre à sablon et qui d'ordinaire sont nivelées, qui se trouvent les mieux boisées. C'est aussi dans ces localités et autour des embouchures des rivières que sont situés tous les terrains propres à la culture et dont la quantité suffira probablement aux besoins de la population livrée aux travaux des mines.

M. Logan décrit d'une manière plus favorable la côte septentrionale du lac Huron, en nous la représentant comme un pays onduleux, dont les collines atteignent quelquefois une hauteur de 400 à 700 pieds au dessus du niveau du lac. Ces élévations, ajoute-t-il, présentent parfois de rudes escarpements et des surfaces rocheuses et nues ; mais en général leurs sommets sont de forme arrondie et leurs flancs, ainsi que les vallées qui séparent les chaînes entr'elles, sont revêtus fréquemment d'une belleousse de bois franc et de bois mou, dont une grande partie est composée des qualités les plus recherchées par le commerce, et qui en certains lieux semble promettre un bon sol arabe. On y voit plusieurs pentes descendre mollement et former en se rencontrant de larges vallées.

Comme il paraissait d'après les rapports du Géologue Provincial et d'autres personnes, que derrière les collines rocheuses qui bordent la rive septentrionale du lac Huron, s'étendent de vastes vallées de terres fertiles, M. Salter, Géomètre Provincial, fut chargé en 1855 de reconnaître la situation et l'étendue de cette contrée ; ce qu'il fit en partie en explorant tout le pays entre le Sault Sainte Marie et le lac Nipissing. Son rapport et sa carte forment l'Appendice No. 37 des journaux de l'Assemblée Législative, de l'année 1856.

M. Salter ayant parlé dans son rapport de la découverte d'une vaste étendue de pays très favorable à la colonisation, reçut l'ordre de tirer une ligne du lac Nipissing au lac Supérieur, pour servir de base d'opérations et d'où pourraient partir les lignes des townships. Il partit dans ce but an

commencement de l'été dernier et il conduisit sa ligne jusqu'à la rivière Espagnole, à quatre-vingt-dix milles à l'ouest de son point de départ.

L'Arpentage de M. Salter a fortifié la bonne opinion qu'on s'était faite de la nature du pays après l'exploration de l'année précédente, ainsi qu'on peut s'en assurer en consultant l'appendice R et le plan qui y est attaché. Cet arpenteur reconnut que les vallées renferment une grande quantité de bonne terre, qu'elles sont de différentes largeurs, qu'elles sont traversées par des chaînes de rochers, qu'elles ont pour sol une belle marne sablonneuse ou un lit profond de matière végétale décomposée, avec une couche inférieure d'argile blanche ou bleue,—que les bois qu'elles portent offrent un mélange de bouleaux, de merisiers, de cèdres, d'épinette rouge, de pruches (*abies canadensis*) de sapinettes, d'épinettes, de frênes gras, de plaines, et d'ormes avec des bouquets de pins, blancs ou rouges, épars çà et là ;—que les chaînes de rochers varient de 40 à 150 pieds d'altitude, et enfin qu'en certains lieux ces chaînes sont boisées de la même manière que les vallées, tandis que d'autres points ne montrent qu'une pousse rabougrie de pins, de cyprès et de chênes rouges, ou sont même dépourvus de toute espèce de végétation.

Dès l'ouverture de la navigation, Mr. Salter continuera vers l'ouest la ligne qui doit servir de base d'opérations et il la prolongera jusqu'au lac Supérieur. D'autres géomètres iront tirer des lignes longitudinales partant de la ligne principale, éloignées de dix-huit milles les unes des autres et se prolongeant vers le sud jusqu'au lac Huron, tandis que vers le nord elles auront une longueur de dix-huit milles. Ces lignes permettront de déterminer sûrement les ressources que cette contrée offre à l'agriculture et au commerce du bois et, en même temps, elles serviront de limites longitudinales aux townships qu'on se propose d'y arpenter d'après le système américain.

La vallée de la rivière Espagnole, l'un des affluents septentrionaux les plus importants du lac Huron, offre des facilités toutes particulières à la colonisation. La terre qu'elle renferme est généralement de bonne qualité et les lieux où le sol y est moins bon abondent en pins.

La rivière possède un hâvre excellent à son embouchure ; elle est navigable sur une longueur de trente milles, et avec quelques petites améliorations, on pourrait y naviguer encore à une plus grande distance. Les affluents présentent des sites favorables à l'érection de scieries, où l'on pourrait préparer le bois qui abonde dans l'intérieur du pays et pour lequel on trouverait un marché actif et facilement accessible aux Etats-Unis où la demande du bois, déjà considérable, va sans cesse en augmentant.

Malgré l'aspect décourageant d'une grande partie de la côte baignée par le lac Supérieur, les localités favorables à la colonisation n'y font pas défaut. D'après une exploration particulière commencée à la baie de Goulais près de l'extrémité inférieure du lac, (Voyez la lettre de M. W. H. Palmer, qui forme l'appendice U,) il paraît que la rivière qui se jette dans la baie est navigable sur une longueur d'environ vingt milles,—et qu'à l'intérieur, dans la direction du nord-est, le pays devient onduleux, avec des collines à pentes douces et de larges vallées découpées profondément dans les montagnes, plantées principalement d'érables de la première grosseur et couvertes d'un sol de qualité supérieure. Sir George Simpson décrit les bords de la Kamanistiquia, à l'extrémité septentrionale du territoire, comme offrant eux-mêmes de grands encouragements à une colonisation future.

Je ne puis m'empêcher d'exprimer à ce sujet mon regret de voir que l'étendue imprévoyante des *réserves* de terre faites en faveur des Indiens, et leur situation sur les côtes des meilleures parties de cette contrée, doivent embarrasser le développement d'icelle.

En effet, ces réserves se trouvant généralement aux embouchures des rivières, il est à craindre qu'elles empêchent la colonisation du pays, bien que les terres qui s'étendent sur les derrières soient meilleures; car il sera difficile de porter les colons à se hasarder dans ces terres reculées.

L'étendue de ces *réserves* est de 590,086 acres tandis que le chiffre des Indiens disséminés dans ce territoire jusqu'à la crête du versant, ne s'élève qu'à 2,521 âmes, et encore les statistiques relatives à cette race, prises avec soin pendant plusieurs années, prouvent-elles une décroissance continue du chiffre des Indiens, en dépit des dépenses libérales qu'on fait en leur faveur.

A part ses terres et son bois, ce pays offre encore comme ressources caractéristiques les trésors des ses mines et ses pêcheries.

L'attention publique ne s'est tournée que dans ces derniers temps vers les richesses minérales de ce territoire. Depuis 1846, il a été délivré, ainsi que la remarque en a été faite déjà, soixante-dix-huit billets de concessions de mines.

Bien que les opérations des mines aient été jusqu'à présent assez limitée sur ces côtes, les veines métallifères qui caractérisent les rochers de cette contrée, sont bien propres à faire naître l'espoir de voir les travaux des mines devenir une branche permanente de l'industrie du pays et être pour ses habitants une source de richesse considérable.

Sous le titre d'emplacements des mines, je ferai quelques suggestions pour développer plus rapidement les ressources minérales de ce territoire.

Jusqu'à présent, ce sont les pêcheries qui donnent l'article de commerce le plus important de la contrée, d'où l'on exporte tous les ans des centaines de barils de poissons blancs et de truites.

Pour se faire une idée plus juste de la valeur de ce territoire et particulièrement des points de la côte ou des localités qui sont peu éloignées du rivage et qui sont favorables à la colonisation, il faut se rappeler qu'à part ses ressources naturelles, il jouit de presque tous les avantages d'une contrée maritime.

Avec une côte si étendue sur les grands cours d'eau où le commerce américain a pris si rapidement de vastes proportions, les habitants de ce territoire auront à leur disposition toutes les entreprises profitables qui puissent se faire sur terre ou sur l'eau, et les produits de leur industrie trouveront toujours un marché illimité.

Les améliorations apportées à la navigation du Saint-Laurent, sur lequel peuvent courir à présent les gros vapeurs partis des ports de mer, pour se rendre à n'importe quel port de la côte de ce territoire, ont augmenté de beaucoup la valeur de ce dernier comme champ de colonisation.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

J'ai décrit à présent en traits rapides et les unes après les autres, les diverses parties de la Province comprises dans le bassin du Saint-Laurent et de ses lacs et qui contiennent une quantité quelque peu considérable des Terres Publiques encore disponibles.

Prises dans leur ensemble, ces contrées renferment une grande étendue de terres propres à la colonisation ; quelques unes d'entre elles offrent plusieurs avantages importants sous le rapport de la qualité du sol, de leur situation et de leurs ressources naturelles, tandis que les travaux publics et les améliorations faites aux voies de communication par terre et par eau, ont augmenté considérablement le prix que la plupart de ces contrées doivent avoir aux yeux du colon.

Cette circonstance, prise en considération avec les progrès généraux du pays et la hausse qu'ont éprouvée les produits des champs, en partie à cause de la demande qu'en font les Etats-Unis, fait que ces contrées peuvent donner au colon industriel une aisance aussi grande, sinon même meilleure que celle dans laquelle vivaient autrefois les colons des parties de la Province les plus favorisées.

Mais il faut admettre que ces contrées ne sont pas égales sous le rapport du climat et des facilités générales offertes à l'agriculture dans la péninsule occidentale du Haut-Canada, où la quantité des terres publiques est maintenant épuisée.

Nous devons reconnaître également que le pays des Outaouais, qui est la plus favorable de ces contrées sous le rapport du climat, ne renferme qu'une partie—et c'est la plus petite—qui soit propre à la colonisation, le reste étant par trop accidenté et varié. Une grande partie de ce pays, aussi bien que des territoires des lacs Huron et Supérieur, ne peut être occupée que graduellement, à la suite des entreprises commerciales, et seulement au fur et à mesure que les demandes croissantes du commerce serviront de stimulant à l'énergie des colons.

C'est pourquoi, si nous jugeons d'après la rapidité avec laquelle les terres publiques ont été prises dans la péninsule occidentale, nous avons toute raison de croire que la quantité des terres comprises dans les contrées déjà décrites et de bonne qualité sera insuffisante pendant longtemps à la demande continue de terres à défricher.

A ceux qui sont résignés à toutes les fatigues qu'exige le défrichement des forêts, sans aucun doute nos territoires offrent aujourd'hui un théâtre d'action sans limites ; mais on sait bien que, non seulement la plupart des immigrants européens, mais aussi un nombre toujours croissant des jeunes gens de la province et même plusieurs anciens cultivateurs, préfèrent à ces fatigues la vie aisée qu'ils peuvent mener en cultivant la terre dans les prairies de l'ouest où le sol leur permet de se mettre à labourer dès leur arrivée, et où il leur est facile d'obtenir de riches moissons en échange d'un travail comparativement aisé. Sous cet aiguillon, plusieurs cultivateurs ont été amenés déjà à transporter aux Etats-Unis leurs capitaux et leur industrie.

Tant que nous n'aurons pas de ces terres à leur offrir, ils continueront à émigrer, sans considérer le tort qu'ils font à la province.

Pour se résumer, il faut donc conclure que nos territoires sur le Saint-Laurent et sur ses affluents n'offrent pas le même attrait ni le même champ de défrichement qu'autrefois—alors qu'une grande partie de la Péninsule Occidentale se composait de terres publiques vacantes,—et que ni les immigrants européens, ni les jeunes gens de notre pays ne peuvent y trouver ces terres de prairie qui sont d'une culture si facile, et qu'ils vont aujourd'hui chercher ailleurs.

C'est dans les vallées de la rivière Rouge, de l'Assiniboine et du Saskatchewan qu'on peut encore obtenir des terres de ce genre.

LA CONTREE DE LA RIVIERE ROUGE ET DU SASKATCHAWAN.

Comme le public s'est beaucoup occupé, dans ces derniers temps, de la contrée arrosée par la Rivière Rouge et par le Saskatchewan, pour le développement de laquelle il peut arriver que nous ayons avant peu à prendre des mesures, et aussi comme, avec ses terres de prairie qui sont d'une culture si facile et si désirées par un grand nombre, cette contrée offre un théâtre favorable à la colonisation, il ne semble pas hors de propos d'en dire ici quelques mots.

Si nous comprenons dans ce territoire les vallées arrosées par les rivières du Castor, de la Paix et d'Arthabaska,—car elles font partie du même système géographique,—l'ensemble de ces régions nous présente une vaste superficie de près de cinq cent mille milles carrés. Sa plus grande longueur, du lac des Bois aux Montagnes Rocheuses à l'ouest, est d'environ neuf cents milles et sa largeur, de la frontière septentrionale des Etats Unis à l'embouchure de la rivière de la Paix, d'environ sept cents milles.

Bien que cette contrée ne constitue que la cinquième partie du pays qui, jusqu'à présent, a été consacré exclusivement à la chasse, elle dépasse un peu en étendue la superficie totale des empires de France et d'Autriche. La situation isothermale de la plus grande partie de ce pays ressemble à celle de la Pologne.

Un si vaste territoire doit offrir naturellement une grande diversité de surface, de sol et de climat.

Il présente des particularités qui le distinguent d'une manière frappante de la vallée du Saint-Laurent et, en général, de la partie orientale du continent.

La plus remarquable de ces particularités consiste en ses prairies, qui offrent les plus grandes facilités à la culture faite sur une grande échelle, puisque, dans les contrées de ce genre, l'agriculteur se trouve dispensé de la nécessité de défricher, d'essarter et d'essoucher les terres boisées; et l'on sait que c'est là un travail préliminaire qui contribue puissamment à ralentir les progrès des nouveaux colons dans les pays boisés et qui augmente de beaucoup les frais de construction des chemins à travers nos forêts épaisses. Non que ce territoire soit entièrement dépourvu de bois, car on y voit des groupes d'arbres et des bois, principalement le long des cours d'eau, (où d'ailleurs se trouvent aussi les meilleures terres et où les premiers défrichements auront lieu), sans parler de bandes boisées d'une étendue considérable, le long des eaux supérieures du Saskatchewan.

Les immenses dépôts de charbon qui s'étendent à travers le territoire, près de la base des Montagnes Rocheuses, constituent la seconde particularité importante qui caractérise ce pays. Les grandes rivières dont les eaux supérieures coupent cette région houillère semblent présenter la voie la plus facile pour transporter le charbon aux colonies plantées sur leurs bords.

Le célèbre Liebig, essayant d'expliquer l'impossibilité dans laquelle se trouvent quelques pays situés au centre du vieux monde, de soutenir avec avantage la lutte contre les manufactures anglaises, attribue tout leur succès à leur manque de charbon, bien que les provisions et le travail

manuel soient moins chers chez ces nations qu'en Angleterre. Ce territoire ne se trouvera pas dans ces conditions désavantageuses ; loin de là, ses mines de charbon et ses autres ressources minérales sont appelées sans doute, à donner un jour naissance à des cités manufacturières d'une importance proportionnée aux vastes régions aux besoins desquelles ces villes auront à subvenir.

Je voudrais faire comprendre l'importance de ces deux avantages, dont le premier doit favoriser à un si haut point la première colonisation du pays, tandis que le second en accélèra la prospérité. Ces deux considérations demandent à être bien pesées pour savoir jusqu'à quel point elles peuvent contrebalancer le désavantage de la position éloignée du pays.

Il y a une troisième particularité de ce territoire, d'une importance considérable sous le rapport de l'agriculture,—c'est la douceur et le peu de durée des hivers dans sa partie occidentale. Selon les autorités scientifiques les plus respectables, la ligne de la température égale à celle de Kingston dans le Haut-Canada, et d'un point voisin de Sheboygan, sur le lac Michigan, passe le Saskatchewan à moitié chemin entre son embranchement et ses sources, et continue de se diriger vers le nord, même après être sortie de ce territoire, donnant ainsi à toute la contrée entre ce dernier et les Montagnes Rocheuses un hiver semblable à celui de Chicago. Afin de prouver que cette particularité existe à un degré suffisant pour être d'une utilité réelle, Sir Alexander McKenzie cite les Indiens du Saskatchewan, dont les nombreux chevaux trouvent leur nourriture dans ces plaines durant toute la saison de l'hiver. Si cette douceur de l'hiver n'a pas même d'autre bon effet que de raccourcir la période pendant laquelle il faut tenir les bestiaux enfermés, et de donner quelques jours de plus pour labourer, en automne et au printemps,—double résultat qu'elle doit nécessairement avoir,—tout cultivateur d'expérience appréciera encore ces avantages, surtout dans un pays reculé où le bétail et la laine peuvent constituer les deux articles de commerce les plus importants.

Bien qu'il soit isolé, il possède un système de rivières intérieur qui peut lui être un jour de la plus grande utilité.

D'après les meilleures autorités américaines, les bateaux-à-vapeur d'assez belle grosseur peuvent remonter, jusqu'à une distance considérable dans l'intérieur du Minnesota, la rivière Rouge qui se jette dans le lac Winipeg.

En partant de la frontière américaine pour aller vers le nord, on descend d'abord cette rivière qu'on trouve navigable jusqu'à son embouchure. Ensuite, à deux cent cinquante milles au nord de cette embouchure, sur la côte occidentale, ce lac reçoit le Saskatchewan, rivière de treize cents milles de long. A l'exception des vingt premiers milles en amont de son embouchure, qui sont obstrués par des rapides, cette grande rivière est parcourue par des bateaux sur une longueur non interrompue de mille milles, jusqu'au fort Edmonton près de la base des Montagnes Rocheuses. Trois cents milles audessus du lac Winipeg, le Saskatchewan se divise en deux bras, chacun d'une longueur d'environ mille milles, et tous les deux navigables.

Par conséquent, la Rivière Rouge, le lac Winipeg et le Saskatchewan offrent une ligne continue de navigation intérieure d'au moins treize cents milles, qui commence au Fort Garry, à peine éloigné de trois cent

cinquante milles du lac Supérieur, tandis que l'autre extrémité n'est à guère plus de cinq cents milles de l'Océan Pacifique et se trouve très rapprochée des eaux supérieures du fleuve de la Colombie.

Comme les opinions se partagent sur les avantages offerts par ce pays à la colonisation, il peut être utile de rapporter ici en peu de mots quelques uns des renseignements que nous en donnent des personnes dignes de foi.

Dans la description que fait Sir Alexander McKenzie d'une portion de ce territoire située à l'ouest du lac Winipeg et aussi vaste que la Grande-Bretagne, cet auteur dit : "Toute cette contrée, jusqu'à l'embranchement méridional du Saskatchewan, abonde en castors, en rennes, en daims, en élans, en ours, en buffles, etc. Le sol en est de bonne qualité et dans tous les lieux où l'on a essayé quelque peu de cultiver les plantes potagères, etc., on a obtenu d'heureux résultats."

En parlant de l'extrémité septentrionale du territoire que nous décrivons, et après nous avoir appris qu'on y a cultivé des légumes avec succès jusqu'au 58° de latitude, il ajoute : "Il n'y a pas à douter que le sol ne pût devenir très-fertile, si l'on voulait lui donner les soins qu'il demande. Dans le courant de l'automne de 1787, lors de ma première arrivée à Arthabaska, je trouvai M. Pond établi sur les bords de la rivière de l'Elan, où il passa trois ans et où il avait fait un aussi beau potager qu'aucun de ceux que j'avais vus dans le Canada."

Au sujet du Nouvel Etablissement, situé dans le 56° 9' de latitude, Sir, Alexander écrit : "Il tomba de la neige le 11 décembre; jusqu'alors les bêtes avaient continué à paître dans les prés. Le 5 avril, la neige avait disparu complètement et les fleurs étaient écloses. Le 20 du même mois, les arbres bourgeonnaient, et le 25 la glace avait disparu de la rivière de la Paix." En remontant ce cours d'eau il trouva, le 10 mai, dans le 55° 58' de latitude, une verdure exubérante, des buffles qui paissaient avec leurs buffletins, de nombreux troupeaux d'élans, des bouquets d'arbres en fleurs, de vertes clairières, en un mot, une scène magnifique.

D'après ses propres observations, Sir John Richardson fixe le 60° de latitude, sur la rivière des Montagnes,—un des affluents de la rivière de McKenzie, et qui court au nord bien loin de ce territoire,—comme la limite de la culture avantageuse du blé. L'avoine et l'orge donnent encore plus loin, dit-il, de bonnes récoltes, et ce dernier grain peut être cultivé avec profit, cinq degrés plus au nord.

Dans plusieurs parties de ce grand territoire, les plaines offrent un sol sablonneux et graveleux; sur d'autres points, elles présentent de vastes bandes d'une terre d'alluvion très-fertile.

En ce qui concerne la fertilité du sol et les avantages qu'il peut offrir à l'agriculture, nous avons l'opinion respectable de Sir John Franklin, dans les termes suivants :

"La terre est fertile et elle produit, avec très-peu de soins, d'abondantes récoltes de blé, d'orge, d'avoine et de pommes de terre. Le sol est prêt à recevoir ces plantes vers le milieu d'avril, et, le 10 mai, lorsque le docteur Richardson visita cette localité, l'herbe du blé était déjà haute et vigoureuse. Il n'y avait que cinq acres en culture à l'époque de mon passage. La scène, vue du fort, doit être belle en été, à cause de la riche verdure qui pare cette terre fertile; mais sous le triste et monotone linceul qui la recouvre en hiver, elle n'offre rien qui réjouisse la vue. Au

delà de la rive escarpée, derrière *Carlton House*, commence la vaste plaine dont les limites ne sont connues que d'une manière imparfaite. Elle s'étend le long de l'embranchement méridional du Saskatchewan, ainsi que vers les sources du Missouri et de l'Assineboine, et c'est à peine si dans cet espace immense elle est accidentée çà et là par des côtes ou même par de simples plis de terrain. L'excellent pâturage qui la recouvre offre une nourriture abondante à une variété d'animaux herbivores "—*Récit de Franklin*, vol. I, page 217, petite édition.

Sir George Simpson fait la description suivante du pays entre le lac Supérieur et la rivière Rouge : " La rivière par laquelle le lac de la Pluie se déverse dans le lac Des Bois, est décidément sous plusieurs rapports, le plus beau cours d'eau qu'on trouve sur toute cette route. Du Fort François (situé sur le lac de la Pluie,) en aval, cette rivière parcourt une distance de 100 milles sans rencontrer un seul obstacle et, néanmoins, son courant n'est pas assez fort pour retarder beaucoup le voyageur qui le remonte. Les bords ne sont pas moins favorables à l'agriculture que les eaux elles-mêmes, à la navigation. Ils ressemblent jusqu'à un certain point à ceux de la Tamise près de Richmond. Du bord même de la rivière s'élève mollement une verte pelouse, mouchetée par de vigoureuses touffes de bouleaux, de peupliers, de hêtres, d'ormes et de chênes. Est-ce un trop grand effort pour l'œil du philanthrope de voir à travers le voile de l'avenir cette noble rivière, qui sert de trait-d'union aux rives fertiles de deux lacs spacieux, couverte de pyroscaphes et bordée de cités populeuses?"

Au sujet de la Kaministigouia, ce voyageur écrit : " Pendant cette journée de marche, la rivière passa à travers des forêts d'ormes, de chênes, de pins, de bouleaux, etc. Sa surface était émaillée d'un grand nombre d'îles d'un aspect aussi enchanteur que ses rives ; et plus d'une scène nous rappela les riches et tranquilles paysages de l'Angleterre. Les sentiers des nombreux *portages* étaient couverts de violettes, de roses et de plusieurs autres fleurs sauvages ; tandis que le groseillier, le groseillier verd, le framboisier, le cérisier et la vigne même se pressaient de chaque côté. Ce vaste écrin de la nature était animé, pour ainsi parler, par le gazouillement joyeux d'une multitude d'oiseaux divers, et par le vol incessant de papillons aux plus belles couleurs. Comparé aux déserts adamantins du lac Supérieur, la Kaministigouia avait l'aspect d'un vrai paradis. Il est impossible de traverser cette belle vallée sans pressentir qu'elle est destinée à devenir tôt ou tard l'heureux séjour de populations civilisées, qu'elle retentira du bêlement de leurs troupeaux et du beuglement de leur bétail, et qu'elle se couvrira de leurs églises et de leurs écoles, de leurs riches greniers et de leurs agréables demeures. A l'époque de notre visite, la réalisation de ce beau rêve trouvait son plus grand obstacle dans le désert décourageant qui s'étend à l'est et qui semblait devoir être une barrière infranchissable pour arrêter le progrès des défrichements et de la culture. Mais ce désert, aujourd'hui qu'il a laissé entrevoir ses trésors si longtemps inconnus, fera sans doute disparaître les obstacles qu'il présentait lui-même. Les mines du lac Supérieur, tout en créant une voie de communication entre l'est et l'ouest, trouveront, en outre, leurs marchés de produits agricoles les moins coûteux et les plus voisins, dans la vallée de la Kaministigouia."—*Voyages*, vol. I., p. 36.

Bien que dans une circonstance récente, sir George Simpson ait rétracté ce qu'il a dit autrefois en faveur des ressources agricoles de cette contrée, les faits qu'il déclare suffisent eux-mêmes pour prouver victorieusement qu'elle renferme une grande quantité de bonne terre. Lorsqu'il raconte qu'il a chevauché tout un jour dans de riches plaines d'alluvion, et que le blé donne des récoltes de quarante boisseaux pour un, dans la colonie de la Rivière Rouge,—si nous faisons même la part de l'exagération ordinaire aux voyageurs,—ces assertions, corroborées d'ailleurs d'une manière générale par les récits d'autres personnes, resteront comme une preuve suffisante de la nature du pays,—quelle que soit l'opinion que Sir George Simpson en donne aujourd'hui.

Dans la déposition qu'il a faite dernièrement devant un comité du Parlement Impérial, il déclare que les personnes qui veulent s'établir dans le territoire peuvent obtenir de la terre, au taux de cinq chelins l'acre, payables à la compagnie. Comme il proteste, d'un autre côté, que cette dernière a fait de son mieux pour encourager l'agriculture et la colonisation, nous devons supposer que le prix auquel elle met ses terres est raisonnable. Dans cette hypothèse il faut que ces terres soient excessivement favorables aux défrichements, comparées à celles du Canada,—si l'on veut justifier la demande d'un prix si élevé,—après avoir pris en considération leur éloignement et les autres désavantages énumérés par Sir George Simpson et par d'autres témoins en faveur de la compagnie.

Le colonel Lefroy est un homme plein d'honneur et de grandes connaissances scientifiques ; néanmoins, ses opinions en matière d'agriculture ne sauraient être de quelque poids, non plus que celles d'aucune autre personne de sa profession. Les faits qu'il déclare sont importants. Bien que dans son opinion, qui est basée à ce qu'il paraît sur des observations faites principalement dans le nord-est du territoire, il déclare qu'on fait d'excellentes récoltes d'orge au Fort Simpson, dans le 62° de latitude nord. Comme le Fort Simpson est à plus de deux cents milles au nord de la frontière septentrionale du territoire que nous décrivons, ce fait plaide en faveur du climat de celui-ci, et principalement de sa partie méridionale, qui s'étend à neuf cents milles au sud du Fort Simpson.

Cette assertion tend beaucoup à corroborer la déclaration de Mr. McLean, qui a passé vingt-cinq ans dans cette contrée : “ Dans chaque partie des territoires de la compagnie, on trouve grand nombre de localités favorables à l'agriculture, à l'exception peut-être d'un ou de deux arrondissements sur les bords de la baie d'Hudson. Les rives de l'Arthabaska, de la rivière de l'Esclave et du McKenzie, présentent plusieurs lieux où la culture réussirait, et naturellement ces lieux sont plus nombreux dans les arrondissements du sud.”

Cette déclaration est d'accord avec la description que fait Ross Cox de l'Arthabaska. “ En ce lieu, dit-il, l'Arthabaska est une noble rivière, coulant à travers des vallées aux gras pâturages et couronnée de bois clairsemés.” Et un peu plus loin, il ajoute : “ On parcourt les derniers cent-vingt milles sans rencontrer un seul rapide et toujours avec un courant régulier; la scène qui se déroule sur chaque rive est excessivement pittoresque.”

Lorsqu'on prend en considération sérieuse tout ce qu'on a appris à ce sujet, on a tout lieu de croire, même après avoir fait une part raisonnable de ce qui est défavorable, que ce territoire présente un vaste champ à la

colonisation et à l'entreprise, pour la raison qu'il consiste principalement en cette terre de prairie si aisément cultivée et que les immigrants européens, ainsi qu'un certain nombre de nos propres cultivateurs vont chercher à présent dans les contrées voisines des Etats-Unis.

C'est pourquoi il paraît de la dernière opportunité d'explorer soigneusement le pays entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, dans le but de pratiquer une ligne de communication avec la colonie qui se trouve sur cette dernière, et avec le territoire en général. Dans cette exploration, il faudrait aussi étudier avec soin les voies naturelles de communication par eau. D'après ce qu'on en sait déjà, tout porte à croire qu'elles présentent cent cinquante milles d'eau navigable, peut-être même davantage.

Toute étendue d'eau navigable, en bras d'une longueur raisonnable et que des routes pourraient relier les uns avec les autres, serait d'une grande importance, d'abord en réduisant les frais de construction de chemins et ensuite en diminuant le fret du transport sur la ligne.

On ne saurait s'élever trop contre l'indifférence de certains hommes relativement à l'intégrité du territoire de la Province. Nous avons eu déjà une triste expérience des maux sérieux qui proviennent d'une perte de territoire. Cette leçon devrait suffire pour nous mettre désormais en garde contre notre apathie.

Il n'y a comparativement que quelques années que la Province a perdu ce qu'on désignait sous le nom du territoire disputé, situé sur les eaux supérieures du fleuve Saint-Jean, du Nouveau-Brunswick.

Quelques personnes intelligentes s'intéressèrent d'abord à cette question ; mais la masse du peuple de cette province resta entièrement indifférente. La majorité de ceux qui s'occupèrent quelque peu de l'affaire, était d'avis que nous avions déjà bien assez de terre dans cette contrée.

Mais qu'est-il arrivé ? Il nous faut un chemin de fer qui aille à la mer sans sortir du territoire britannique, et nous nous voyons dans la nécessité d'en construire un de plus de six cents milles de long jusqu'à Halifax, au lieu d'en faire un jusqu'à Saint-André, qui n'aurait pas trois cents milles. Et, que nous adoptions la ligne qui aboutit à Halifax ou celle qui va à Saint-André, nous aurons, dans les deux cas, à faire un détour de cent milles, dont la dépense sera d'un million de livres sterling et que nous aurions pu éviter si nous avions conservé le territoire disputé. Nous pensions alors que nous n'avions pas besoin de ce territoire, et nous voyons à présent que nous nous trompions. Nous sommes obligés—ainsi qu'on l'a déjà dit dans ce rapport—d'ouvrir des chemins de colonisation à travers les terrains abrupts intermédiaires pour arriver aux fragments de bonne terre qui nous restent, et ce n'est qu'en s'approchant de la frontière qu'on trouve les sites favorables, si recherchés aujourd'hui par le surplus de la population des paroisses du Saint-Laurent. Il n'y a pas à douter que nos colonies ne se fussent étendues rapidement de chaque côté du Saint-Jean, si nous avions retenu ce territoire.

J'espère que par suite de notre nonchalance, nous n'éprouverons pas la perte du territoire de la Rivière Rouge et du Saskatchewan, ce qui aurait des conséquences bien plus désastreuses.

Pour revenir à la question de l'établissement d'une voie de communication avec la colonie de la Rivière Rouge, il faut dire d'abord que Saint-Paul, la capitale du Minnesota, est le marché naturel des colons de la Rivière Rouge, et que c'est celui qu'ils ont fréquenté jusqu'à présent ; mais

je dois faire observer qu'en parcourant la même distance de chez eux, ils pourraient arriver à la rive canadienne du lac Supérieur; tandis qu'à Saint-Paul ils sont encore à cent quarante milles du point de ce lac le plus rapproché d'eux, et aussi loin de Chicago, (qui est le dernier marché de leurs denrées et le port où elles sont embarquées,) qu'ils l'étaient du lac Supérieur avant de quitter leur colonie.

Il n'est pas hors de propos de dire quelques mots des territoires britanniques adjacents, à cause des rapports qu'ils peuvent avoir avec celui de la Rivière Rouge et du Saskatchewan.

La contrée au nord du lac Arthabaska n'a aujourd'hui aucune importance. Ce n'est que dans sa partie méridionale qu'on peut cultiver avec succès l'avoine et l'orge.

Le grand fleuve Mackenzie, qui en constitue la partie la plus saillante, avec ses forêts, ses prairies et ses couches de houille sur chacune de ses rives, avec ses mille milles de grande navigation, qui relieront la mer Arctique et ses pêcheries de baleine avec la grande vallée habitable de l'intérieure, de l'Amérique du Nord,—le Mackenzie deviendra, sans doute, d'une très-grande importance dès que la contrée du Saskatchewan sera peuplée.

Il n'en est pas de même de la Nouvelle-Calédonie, en y comprenant l'Île de Vancouver et la partie septentrionale ou britannique de la Colombie.

Avec une largeur de trois cents à quatre cents milles, de l'est à l'ouest, cette contrée présente une côte de cinq cents milles sur le Pacifique en droite ligne du sud au nord, sans parler du contour des côtes de l'Île de Vancouver.

Bien qu'une grande partie de ce pays soit montagneuse et excessivement rocheuse, il renferme néanmoins beaucoup de bonne terre.

La douceur de ses hivers, et d'après ce que nous en dit sir John Richardson, le privilège de ce pays d'être exempt de froids prolongés, le distinguent entre toutes les contrées voisines, de celles-là même qui sont plus au sud, à l'est des Montagnes Rocheuses. Sans doute que cet avantage, ainsi que sa situation maritime et les havres nombreux qu'il possède et qui restent ouverts tout l'hiver, en fera un champ de colonisation et d'entreprise commerciale qui aura son importance propre.

Mais du moins, en ce qui nous concerne, nous devons priser plus particulièrement ces avantages, à cause de l'influence qu'ils peuvent avoir sur l'avenir du pays du Saskatchewan, auquel cette contrée occidentale offre une côte maritime comparativement voisine et aisément accessible, située dans le territoire britannique et dont les ports sont ouverts toute l'année.

Lorsqu'on considère la grande distance de l'Atlantique au Saskatchewan, on apprécie aussitôt l'avantage d'une communication bien plus courte avec le Pacifique.

Pour comprendre de quelle importance la Nouvelle-Calédonie sera pour la contrée du Saskatchewan, lorsque celle-ci se trouvera habitée, nous n'avons qu'à considérer les efforts actuels de la Russie pour obtenir un port toujours ouvert sur la côte septentrionale de la Norvège, et à nous souvenir aussi de quelle importance fût pour sa nationalité l'acquisition par Pierre le Grand d'un établissement sur la Baltique.

Il est digne de remarque que la vallée du Saskatchewan, en y comprenant le territoire arrosé par ses eaux inférieures, ressemble à celle de la Volga par son étendue, par son climat, par son sol et par sa position isolée.

Il a été question d'un chemin de fer au Pacifique, à travers le territoire britannique. Comme la difficulté de traverser les Montagnes Rocheuses est sans doute moins grande dans ce territoire que plus au sud, parce qu'elles sont moins élevées dans ces parages et qu'elles y sont coupées par des rivières d'une grandeur considérable, la construction d'un chemin de fer serait sur cette ligne plus facile qu'aux Etats-Unis. Quant à l'importance de cette grande entreprise, elle est évidente. Mais, comme ce sera un travail d'un coût immense, il peut s'écouler encore plusieurs années avant d'être commencé.

Ce serait pourtant d'un très-grand intérêt pour nous,—et si nous avions la charge de développer les ressources du Saskatchewan, ce serait d'une grande importance,—de s'assurer d'une manière plus définitive, par une excursion rapide, des facilités que cette rivière offre à la navigation des bateaux-à-vapeur ainsi que des règles des inondations et des dessèchements par lesquels elle peut passer, et enfin des moyens qu'offre le pays situé au-delà d'ouvrir une voie de communication par terre ou en partie par eau avec le Pacifique.

Avec une ligne qui nous rattacherait à la Rivière Rouge, et de légers pyroscaphes sur le Saskatchewan, il pourrait se faire qu'on établit une communication facile et économique avec le Pacifique, plus avantageusement que partout ailleurs.

Il y a plusieurs années, quand la compagnie canadienne du nord-ouest faisait d'immenses affaires avec cette contrée,—c'était avant que le commerce eût été dirigé vers la Baie d'Hudson,—on doit se rappeler que la navigation par canots commençait à Lachine, tandis qu'aujourd'hui la navigation à vapeur se prolonge jusqu'au fond du lac Supérieur—où les bâtimens de mer peuvent aussi se rendre et qui n'est qu'à 350 milles du cœur même de cette contrée.

LA CARTE DE LA PROVINCE.

A propos de cet aperçu géographique de la Province et du territoire qui l'avoisine, il peut être opportun de parler de la carte du Canada que l'on est à préparer dans les bureaux de mon département.

Le besoin d'une carte de la Province qui indiquât les terrains et les rangs formant les subdivisions de chaque commune, sur une échelle assez grande pour être de quelque utilité, s'est fait grandement sentir, non seulement dans ce Département et dans les bureaux des divers Agences des terres et des bois, mais aussi,—à ce que je crois,—dans les autres branches de l'Administration, dans les institutions publiques et dans le pays en général.

Il a été publié déjà plusieurs cartes de la Province ; mais aucune, sur une assez grande échelle pour suffire aux besoins du Département. La carte des Possessions Britanniques dans l'Amérique du Nord et d'une partie des Etats-Unis, faite par M. Bouchette et publiée en 1846, a un grand mérite. Cependant, la vaste étendue qu'elle embrasse a exigé l'emploi d'une échelle si petite qu'on n'a pas pu y indiquer la subdivision des Townships. D'ailleurs, depuis cette publication, il a été fait de grandes additions à la géographie de la Province, grâce à des arpentages subséquents.

La carte que l'on prépare est sur une échelle de deux milles au pouce, ce qui permettra d'indiquer d'une manière suffisante tous les terrains de

chaque Township et de rendre ainsi les extraits de cette carte de la plus grande utilité aux corps municipaux aussi bien qu'aux particuliers.

Les cartes de la Province publiées jusqu'à présent, et dont certaines parties étaient basées sur de fausses données que des arpenteurs venus plus tard ont fait reconnaître, sont aujourd'hui plus ou moins hors d'usage. Dans la carte que l'on fait, on a évité cette faute en n'y donnant aucun renseignement dont l'exactitude ne soit attestée par des arpentages, et laissant en blanc sur les planches les parties du pays qui ne sont pas encore arpentées, pour les y introduire dans les nouveaux tirages, au fur et à mesure que l'arpentage avancera.

On fera aussi une édition de cette carte sur une échelle de douze milles au pouce, pour le besoin ordinaire que l'on peut avoir d'une carte générale de la Province.

Après avoir terminé cette description générale des terres publiques de la province et des territoires qui en font partie ou qui l'avoisinent, je continuerai par quelques observations nécessaires, sur des sujets qui relèvent de l'administration départementale.

LA VENTE ET L'ADMINISTRATION DES TERRES PUBLIQUES.

Les principaux règlements sanctionnés par Votre Excellence depuis que ce département est confié à ma charge, et qui puissent se classer sous le titre précédent, sont :

Le système établi aujourd'hui d'exiger que les sommes versées en paiements de terres vendues par la Couronne, soient déposées dans celles des banques auxquelles est confiée la garde des deniers publics :

Et le règlement adopté et qu'on s'occupe de suivre, en vertu duquel ces nombreuses agences locales de terres publiques qu'on a à présent, seront remplacées par de grandes divisions du domaine, qui seront visitées tour à tour par des agents-voyageurs attachés à ce département.

Il s'écoulera nécessairement un certain temps avant que ce dernier système soit établi partout et fonctionne bien, par suite de l'obscurité et du désordre qui règnent dans les comptes de quelques agents dont les affaires devront être liquidées ; ce qui, en certains cas, exigera une enquête.

Les maux très sérieux et les abus depuis longtemps accumulés qui ont rendu l'adoption de ces mesures nécessaires, seront expliqués lorsque je traiterai de chacune d'elles. Il est extrêmement satisfaisant de savoir que les pertes éprouvées par le trésor public et les torts faits aux particuliers sous l'empire du premier système des agences, ne pourront plus se renouveler à l'avenir. Les systèmes adoptés auront tous les bons résultats du système américain et donneront au revenu public une plus grande garantie contre la possibilité des détournements de fonds. En vertu du système américain, le Régistrare qui fait les ventes de terres sert de contrôle au Receveur auquel le prix est payé, ce qui donne déjà une première garantie, bien qu'il soit encore possible que ces deux officiers se mettent de connivence. Mais avec le système que nous avons adopté, non seulement l'agent de banque qui remplira les fonctions de Receveur, risquera, en se rendant coupable, sa place à la banque, qui est pour lui de plus d'importance ; mais encore il lui est impossible de faire perdre au trésor public, le voulût-il, puisque la banque est responsable de ses actes.

LE PAIEMENT AUX BANQUES.

Avant l'adoption du système qui exige que tous les paiements des terres soient faits aux banques qui sont chargées du dépôt des deniers publics, il n'y avait aucun moyen de s'assurer de l'exactitude des comptes que faisaient les agents des terres publiques, soit de la quantité de terre qu'ils avaient vendue, soit du chiffre des sommes reçues par eux. L'intégrité de ces fonctionnaires était la seule garantie qu'eût le gouvernement de leur fidélité.

Tout agent qui y était disposé, pouvait se passer de rendre compte d'un nombre quelconque de versements d'argent qui lui avaient été faits, et se servir de ces sommes pour ses propres affaires. Il pouvait continuer d'en agir ainsi d'année en année sans courir le moindre risque d'être découvert, jusqu'à ce que les acheteurs, fatigués d'attendre leurs titres après avoir effectué leurs derniers paiements, s'adressassent directement au Département des Terres Publiques pour apprendre la cause de ces délais.

Mais, alors même, l'agent pouvait éviter toute conséquence désagréable, en se servant à temps des sommes reçues en dernier lieu, pour verser le total des anciens payements qu'il avait gardés.

De cette manière, cet employé pouvait se tirer toujours d'affaire avec le département ; car ses livres, tenus conformément à ses propres rapports, ne pouvaient nullement aider à contrôler ses actes.

On s'est assuré qu'à la faveur de la sécurité dont les agents jouissaient sous l'empire du système qui a été en vigueur jusqu'à présent, il y en avait souvent qui prenaient de l'argent de deux personnes différentes pour les mêmes terrains, et qui donnaient un reçu à chacune d'elles ; et il arrivait aussi que parmi ceux qui avaient droit aux patentes de la couronne, quelques-uns se voyaient privés très injustement de leurs titres pendant plusieurs années après y avoir droit.

Plusieurs cas de détournements de fonds très-considérables, résultant d'une longue et continuelle malversation, ont été mis dernièrement à jour, non pas grâce à un contrôle quelconque qui existât dans le système, mais par l'excès de spéculation et par les erreurs des individus concernés dans ces délits ; ce qui prouve que lorsque le défaut d'intégrité se joignait à une plus grande prudence et à plus de capacité, il n'y avait aucune garantie pour le public.

Les excès de ces abus et de quelques autres dont il sera question au chapitre suivant, étaient devenus si criants dans ces derniers temps qu'ils hâtèrent un changement total et l'adoption d'un système dont fait partie la règle de payer aux banques toutes les sommes à recevoir.

AGENCES DES TERRES DE LA COURONNE.

Le Gouvernement ayant pris la résolution de substituer au système actuel des agences locales des terres publiques, des Agents-Voyageurs qui seront chargés de la vente des terres, il peut ne pas être hors de propos d'expliquer ici avec quelques détails les abus qui ont amené ce changement important, ainsi que le système projeté, qui est destiné à protéger à l'avenir le public contre de telles fraudes et que mon expérience me permet aujourd'hui de recommander. Le système des agences dont on s'est servi pour disposer des Terres Publiques, ayant été fondé sur l'erreur, a produit jusqu'à présent une grande confusion, de l'antagonisme et un mauvais sentiment,

aussi bien qu'un genre de spéculations injustes, conduites sur une grande échelle, tandis que le contrôle exercé par le Département sur la vente des terres n'a été également,—et c'était là le résultat naturel du principe défectueux sur lequel les transactions étaient fondées—qu'incertain et fort peu satisfaisant. De tout cela il est résulté une masse de cas qui attendent une décision et dont le chiffre s'augmente constamment. Et il ne faudrait pas croire que ce chiffre des causes à juger est de date récente; il y a déjà plus d'un quart de siècle qu'il grandit. Il est vrai que peu à peu on règle quelques uns des plus anciens différends; mais ceux-là sont aussitôt remplacés par un nombre plus considérable de nouveaux cas.

Avec le système actuel dont il faut se débarrasser, il y a un Agent dans chaque petite localité. Quelques unes de ces agences n'embrassent que deux ou trois Townships; il y en a même qui n'en renferment qu'un seul. Les agents reçoivent en paiement un pourcentage prélevé sur leurs recettes; et, bien que dans l'ensemble le total des dépenses de ce système soit considérable, les recettes sont dans presque chaque agence d'un chiffre très modeste, par suite de la petite étendue des agences. Dans quelques cas même la somme de ces rentrées n'est qu'une bagatelle, et il est très rare qu'elle s'élève assez pour que l'agent puisse vivre de ce profit. Si nous choisissons, par exemple, l'année 1855, nous verrons que parmi soixante agents épars dans la Province entière, il n'y en eut que trois dont les honoraires dépassèrent £300 pour chacun, et trois autres qui par leurs taux de commission prélevèrent £200 respectivement. Les autres émargèrent des sommes variant de 200 louis au chiffre de quelques chelins, et le total de ces honoraires s'éleva à £4,664 1s. 6d. Dans un tel état des choses, on ne devait pas s'étonner peut-être si les agents, pour lesquels ces profits devaient être insignifiants, négligeaient les devoirs de leurs agences, car ils avaient à tourner plus particulièrement leur attention vers d'autres occupations qui leur donnaient de quoi vivre; et leurs devoirs envers le Département des Terres devenaient ainsi pour eux une affaire secondaire. Dans quelques cas, on est même porté à croire que certaines personnes ne demandaient le titre d'agents ou ne consentaient à conserver ces fonctions que parcequ'elles pouvaient leur servir à d'autres fins. Enfin, dans quelques localités où il se faisait plus d'affaires en terres publiques et où, par conséquent, le chiffre des honoraires était plus considérable—bien qu'il fût rarement suffisant pour donner seul à l'agent les moyens de vivre—ce fonctionnaire avait nécessairement une carrière plus vaste pour les spéculations; et il est de notoriété publique que quelques uns d'entre eux ont réalisé de grandes fortunes,—simplement grâce à leurs rapports avec le Département des terres et bien qu'en leur qualité d'agents, ils n'eussent pas le droit de spéculer directement sur ces terres.

Et, en vérité, j'ai tout lieu de croire, d'après un grand nombre de cas sur lesquels j'ai reçu des renseignements, que quelques Agents avaient l'habitude de refuser toute information aux personnes qui demandaient à acheter des terrains, de les adresser à des tiers qu'ils représentaient comme les vrais acquéreurs de ces terrains et d'obliger ainsi l'acheteur sérieux à payer un boni considérable, proportionné à l'importance de l'achat, avant qu'il pût entrer en possession de sa terre. Cependant les personnes qui ont donné ces renseignements craignaient tellement d'offenser l'Agent, qui aurait pu les empêcher de faire à l'avenir de nouveaux achats de terre, qu'elles ont refusé de faire une plainte formelle, et le Département

s'est trouvé ainsi dans l'impossibilité de prendre une décision quelconque à ce sujet, bien qu'il eût toute raison de croire que les transactions de ce genre étaient loin d'être rares.

Il faut aussi remarquer que dans les cas dont les détails sont parvenus jusqu'à nous, les acteurs dupés étaient des spéculateurs sur les terres ; et si ceux-là mêmes ne pouvaient pas se protéger contre de telles exactions, jusqu'à quel degré n'ont-elles pas dû peser sur les cultivateurs qui, ne découvrant pas la fraude ou ignorant les moyens d'obtenir justice, ont eu à supporter de leur mieux tous ces abus ?

On s'est assuré que des agents ont gardé de grandes sommes entre leurs mains, pour les faire servir à leurs propres intérêts, et cela, bien qu'ils soient obligés de rendre leurs comptes tous les mois et qu'ils se conforment à cette règle. Néanmoins, ils opéraient des ventes de terres, sans en parler dans leurs rapports, et le département n'avait aucun moyen d'en savoir quelque chose, que plusieurs années après lorsqu'il arrivait qu'un acheteur qui avait fait tous ses paiements se mettait à reprocher au département de ne pas lui expédier ses titres et produisait enfin les reçus de l'agent pour prouver qu'il avait payé la terre. Nous avons découvert déjà plusieurs cas de cette espèce ; mais les agents qui s'étaient rendus coupables de ce genre de délits, avaient généralement soin de payer dans les cas où ils se figuraient que le département serait informé de leurs manœuvres ; en même temps, ils gardaient sans doute en main les sommes versées par de nouveaux acheteurs, et de cette manière ils s'arrangeaient toujours pour avoir sans cesse en réserve une somme flottante de deniers publics, qu'ils employaient à leurs affaires particulières. Je crains sérieusement que lorsque le jour arrivera de liquider les affaires de ces agences, nous ne découvriions un grand nombre de ces cas.

Quant à ce qui regarde l'effet du système des agences sur le Département, il faut se rappeler que comme le profit direct et légitime que l'agent retirait de ses transactions était, à l'exception de deux ou trois cas, presque insignifiant, on devait à peine s'attendre à le voir consacrer son temps aux devoirs de son bureau, parmi lesquels se trouvaient celui de recueillir les preuves dans les cas où les titres étaient disputés, où des colons irréguliers faisaient valoir leurs prétentions et où des possesseurs réclamaient le bénéfice de la préemption, etc., etc., ainsi que celui de faire sur tous ces sujets un rapport au département ; et comme dans aucun de ces cas il ne se fait de transaction d'argent, et que par conséquent l'agent n'en retirait aucune commission ni un honoraire quelconque, il s'acquittait généralement fort mal de ses fonctions et il en résultait la suite des conséquences inévitables, c'est-à-dire l'impossibilité pour le département de décider ou la probabilité de rendre un jugement injuste, basé sur des preuves insuffisantes,—ce qui donnait lieu à des murmures, à des plaintes et au mécontentement public.

Pour attacher à ces circonstances l'importance qu'elles méritent, il ne faut pas oublier que ce Département a été toujours plus ou moins une espèce de cour d'équité, qui renvoie, il est vrai, ses jugements au Gouverneur en Conseil afin qu'ils reçoivent une plus haute sanction ; mais dans la plupart des cas, cette sanction implique seulement la forme de l'adoption du rapport du Département. Dans les cas où des terrains sont disputés,—et ces différends sont de presque tous les genres imaginables,—il s'enregistre souvent un grand nombre d'explications, de procès-verbaux,

etc., etc., sans parler des réclamations faites de vive voix ou par écrit par l'une ou l'autre des parties adverses, qui souvent confient leur affaire à des hommes capables, persévérants et influents. Ainsi, avec des renseignements venant d'une seule source et sans fonctionnaire sur les lieux pour un rapport sur lequel on pourrait se fier, doit-on s'étonner s'il a été donné quelquefois des décisions injustes ? ou bien si, par suite de l'insuffisance des renseignements, les décisions ont été remises à d'autres temps ?—ce qui n'occasionne guère moins de mal au pays, que de prononcer un jugement injuste. Ces cas renvoyés sont devenus en vérité le grand fléau du Département ; car, toutes les fois qu'ils étaient argués, il survenait une nouvelle série de preuves et il fallait reprendre l'affaire, l'étudier de nouveau pour la remettre peut-être de côté, et chaque enquête devenait plus difficile et plus ennuyeuse, jusqu'à ce que, malgré tout le travail qu'ils avaient couté, ces cas finissent par s'accumuler en masses si formidables que le besoin d'un moyen de s'en débarrasser s'est fait enfin sentir, mais dont le chiffre n'eût fait que grandir avec le système actuel.

Comme un exemple de la nature contradictoire des preuves sur lesquelles il faut asseoir quelquefois des décisions, il peut n'être pas hors de propos de dire ici que dans un cas tout récent où il s'agissait d'une propriété d'une valeur insignifiante, l'une des parties adverses se présenta avec quarante procès-verbaux, et l'autre partie avec trente autres dans lesquels on niait tout ce que les premiers avançaient.

Dans de pareilles circonstances, on a cru qu'il vaudrait mieux, au lieu de maintenir une foule de petits agents locaux, de nommer des fonctionnaires du Département, chargés spécialement de visiter à des époques régulières certaines parties de la contrée pour vendre les terres, entendre sur les lieux les explications des parties contendantes, et adresser au département un rapport du résultat de leurs transactions dans chacune de leurs visites. De cette manière, il suffirait de quelques jours pour étudier tous les cas ainsi rapportés et donner une décision.

Il est peut-être bon de dire ici que déjà on a établi le système en vertu duquel les paiements des terres seront faits directement par l'acheteur à la banque.

Il y a eu jusqu'à présent de soixante-cinq à soixante-dix agents dans toute la province, et je crois que six à huit agents-voyageurs suffiront à toute cette besogne ; car, recevant des appointements fixes assez élevés pour qu'ils aient intérêt à déployer leur zèle et leur capacité afin de conserver leurs places, ils pourront consacrer tout leur temps, leur attention et leurs talents aux fonctions qui leur seront confiées. Naturellement, chacun de ces fonctionnaires aura un arrondissement à parcourir dans chacune de ses visites, et l'on donnera toujours avis de l'époque de sa visite et des lieux où il s'arrêtera. Dans les arrondissements qui renferment une vaste étendue de terre à vendre et où la terre est en grande demande, il faudra multiplier les visites ; tandis que dans les localités où toutes les terres sont vendues et où il n'y a plus qu'à recevoir les paiements, il suffira d'un ou de deux voyages par an. A part la vente des terres et la perception des paiements, il sera du devoir de ces employés de s'intéresser à la colonisation du pays, de s'identifier complètement avec les établissements en mettant sous les yeux du public les communications qui peuvent être nécessaires pour faire apprécier les avantages de leurs arrondissements respectifs et des terres qui s'y trouvent à vendre.

Les arrondissements seront parcourus successivement par chacun des agents ; et aucun de ces derniers ne visitera deux fois consécutivement le même arrondissement, afin de mettre en pratique, autant qu'il sera possible, ce système de visites à tour de rôle que l'on trouve si avantageux dans le service ecclésiastique et dans les inspections militaires.

En vertu de ce système, l'agent sera guidé par la pensée qu'il sera suivi dans chaque arrondissement par un collègue qui contrôlera ses transactions ; et de cette manière cessera cette mauvaise influence locale qui jusqu'à présent a résulté en connivence et en fraudes dans la vente des terres ; et l'on évitera presque entièrement la nécessité de nommer ces commissions qui sont aujourd'hui si souvent nécessaires pour faire une enquête à propos de certains cas et de certaines plaintes et dont les frais s'élèvent à des chiffres si considérables.

Les commissions perçues par tous les agents locaux actuels, sur les prix des ventes et sur les versements, s'élèvent, ainsi que je l'ai dit déjà, au total de £4,664 1s. 6d. Les six officiers proposés devraient recevoir en moyenne un salaire de £300 à £400 par an, tandis que leurs frais de voyage pourraient s'élever à la moitié de cette somme,—soit en chiffres ronds, £3,000 par an pour toute la Province. Mais en admettant même que la somme à payer fût aussi grande ou même plus grande que celle qui est répartie aujourd'hui entre les agents, on aurait fait toujours une grande épargne en diminuant le travail imposé au département et aux personnes qui ont à faire valoir des titres contestés ; tandis qu'en même temps les facilités additionnelles que ce système donnerait à la colonisation du pays et au département pour la marche des affaires publiques, seraient d'un prix inestimable.

Les agents employés temporairement sur les chemins des octrois de terres gratuits ne sont pas compris dans le nombre des agents locaux actuels et leur salaire ne fait pas partie du total indiqué comme étant celui des commissions perçues par les agents. Il pourrait être jugé profitable de conserver encore ces agents chargés d'installer les colons sur les lignes des chemins des octrois gratuits, d'autant plus que le théâtre de leurs occupations est dans des parties reculées, en dehors des routes usuellement parcourues et que, par conséquent, les fonctionnaires proposés ne pourraient pas visiter assez souvent sans perdre une trop grande partie de leur temps.

Une des premières tâches du nouveau système sera de faire disparaître la masse des cas à décider ou renvoyés et des titres contestés ou condamnés, qui sont une source si féconde de haines et de mauvais sentiments dans toute l'étendue du pays. Même dans les parties de la Province les plus peuplées et où l'on supposerait qu'il ne reste plus de terres à vendre, lorsqu'on soulève pourtant la question de la propriété de plusieurs terrains épars çà et là, on découvre qu'ils ne sont pas vendus et que les titres de propriété n'en ont pas été expédiés. Néanmoins, le Département ne peut pas dire, à moins d'une longue enquête, s'il existe ou non contre ces terrains des réclamations valides. Pour mettre ordre à cet état des choses, on prépare actuellement des cédules de toutes les terres dont on a disposé, avec l'indication des terrains qui restent et dont la condition, par suite d'une difficulté quelconque, n'est pas encore bien déterminée. De cette manière, il ne sera pas nécessaire d'attendre pour chaque terrain, comme ç'a été le cas jusqu'à présent, que la question soit posée au Département,

que le cas soit pris et repris de temps à autre et que les pièces justificatives augmentent en si grand nombre que c'est une tâche vraiment laborieuse d'avoir seulement à les lire. Mais on prendra Township par Township, Comté par Comté, éclaircissant la question relative à la propriété de chaque terrain, admettant immédiatement les réclamations valides et vendant aux enchères les terres vacantes. Cette mesure sera grandement facilitée par la carte de la Province dont il a été déjà question et qu'on est à préparer. En effet, cette carte indiquera l'état des choses bien plus rapidement que des cédules, puisqu'on y peut colorer chaque lot d'une couleur différente, selon qu'il est définitivement aliéné par la couronne ou non, jusqu'à ce qu'on puisse s'assurer par un coup d'œil s'il reste encore un seul terrain dont on n'ait pas disposé. Il faudra s'occuper aussi des colons irréguliers, car c'est contre la dignité du Gouvernement et contre le peuple lui-même qu'il existe des disputes continuelles entre le Gouvernement et ces derniers, et même de colon contre colon, comme par exemple, lorsqu'ils se disputent la propriété d'un terrain où un premier colon a fait quelques améliorations, tandis qu'un second colon, venu après lui, a défriché le terrain sur une plus grande échelle et qu'un troisième a de nouveau cultivé la même terre, etc., etc. Les colons de cette classe devraient être tenus d'acheter leurs terrains dans un temps donné.

RESUMPTION DE TERRES, LORSQUE LES CONDITIONS DE LA VENTE NE SONT PAS REMPLIES.

Il est nécessaire de faire quelques remarques relativement aux règles de la vente des terres et à la violation systématique de ces règles par une certaine classe de personnes qui ont spéculé sur des terres pour la propriété desquelles ils n'ont acquis aucun titre légal ou équitable et qu'elles ne pouvaient espérer de conserver qu'à la faveur d'une administration partielle ou plutôt grâce à l'intervention spéciale d'une loi faite à leur avantage et au détriment des autres.

Le gouvernement adopta en 1852 certaines ordonnances relatives à la vente des terres et en vertu desquelles les terres royales ne pouvaient être vendues qu'aux colons qui allaient s'y établir. L'*Ordre en Conseil* qui donna force de loi à ces règlements, stipulait distinctement les conditions de la vente et fut inséré dans chaque journal de la Province, de manière que personne ne pût arguer dans aucun cas ignorance de ces conditions.

Dans le principe, on avait eu l'intention de n'appliquer ces règlements qu'aux nouveaux établissements ou bien aux localités dont la colonisation eût pu être retardée ou dont les colons eussent pu voir leurs intérêts compromis par des spéculateurs qui auraient mis en réserve de grands carrés de terres au milieu de leurs défrichements, et cela au détriment du public et afin que ces terres acquissent de la valeur par le travail des premiers colons. En conséquence, un second *Ordre en Conseil* vint restreindre l'application de la règle aux territoires nouvellement arpentés, permettant de vendre sans conditions et au comptant les terres qui restaient dans les Townships déjà peuplés et où il n'était pas à craindre que les intérêts du public pussent souffrir autant si certaines conditions relatives à la construction de routes, etc., n'étaient pas remplies. Seulement, les terres vendues aux colons qui allaient s'y établir étaient données à meilleur compte que celles que les spéculateurs achetaient sans conditions et qu'ils ne payaient que par versements annuels.

On voit à l'instant que le but de cette loi était de faciliter la colonisation rapide des terres incultes de la Province, en permettant aux colons industriels qui allaient s'y établir de les obtenir aux conditions les plus aisées, sans qu'ils eussent à craindre le désavantage d'être séparés des uns des autres par de grandes bandes de terres incultes dépourvues de chemins et de toute espèce d'amélioration. Il n'est pas nécessaire de débattre ici les avantages de cette loi ; qu'il suffise de dire que partout où elle a été exécutée fidèlement par des agents honnêtes et intelligents, la règle qui oblige le colon à aller s'établir sur sa terre a eu pour résultat de faire défricher presque tous les terrains mis en vente ; tandis que dans les localités où par suite de l'incompétence ou bien, ce qui est pire encore, de la connivence des agents avec les spéculateurs, la colonisation a fait peu de progrès, et où les établissements renferment un grand nombre de colons irréguliers, c'est qu'il n'a pas été permis à ces derniers d'acheter leurs terres dont d'autres personnes étaient nominalement les acquéreurs.

L'enquête à laquelle ont été soumises dernièrement les transactions de l'agence des terres du comté de Huron, a révélé à ce sujet un état des choses déplorable et qui n'est pas circonscrit malheureusement dans ce comté.

J'ai maintenant à traiter la question relative à la manière de procéder envers les personnes qui, avec ou sans la connivence des agents du département, ont fait des acquisitions illégales de terres que ces personnes possèdent aujourd'hui nominalement ou qu'elles ont vendues à un haut prix à d'autres acquéreurs, bien qu'elles n'eussent payé qu'une bagatelle, peut-être sous la forme de premier versement, en échange de leurs droits à ces propriétés.

Ces prétendus acheteurs sont pour la plupart des hommes riches et par conséquent influents, et sans doute que dans bien des cas ils ont été amenés à acheter, non seulement à cause des profits énormes qui résultaient de ces transactions, mais aussi parce qu'ils espéraient que, grâce à leur influence, ils finiraient par induire le gouvernement à écouter favorablement leurs sollicitations et à confirmer les ventes. Je ne puis pas concevoir, néanmoins, qu'il soit d'une bonne politique de sanctionner un trafic semblable ; il n'y a ni nécessité ni justice à prendre ce parti. Que la loi même fût nécessaire ou non, ce n'est pas ici la question. Cette loi, telle qu'elle est, a été bien comprise et les différentes administrations qui se sont succédé l'ont mise en force pendant plusieurs années. Permettre à des personnes de profiter de la violation patente et publique de la loi, de tirer parti, par le fait, de leur propre délit, serait également nuisible aux localités où la colonisation a été retardée par ces infractions, contraire à la justice à l'égard des personnes auxquelles fut refusé le droit d'aller s'établir sur des terres d'où on les excluait illégalement, et dangereux sous le rapport de la morale publique, puisque le gouvernement interviendrait pour protéger les délinquants. Si l'on adoptait un tel système, l'homme pauvre et industriel qui, après s'être établi sur un terrain, s'est abstenu, par respect pour la loi, de s'assurer la propriété des terrains adjacents en payant une bagatelle sous la forme de premier versement, ou bien celui qui s'est vu refuser le privilège d'en agir, parce qu'il n'avait pas assez d'influence auprès de l'agent, pourrait s'écrier avec raison qu'il y a une loi pour une classe de citoyens et une loi différente pour une autre classe. D'un autre côté, il y a des personnes qui, sachant d'abord que certaines terres ne

pouvaient être vendues qu'aux cultivateurs qui allaient s'y établir, ensuite que la loi exigeait que les défrichements fussent commencés immédiatement après la vente et continués sans interruption, et qu'enfin nul n'occupait encore certains terrains, ont fait leur choix et se sont établies, en conséquence, sur quelques uns de ces terrains qu'elles ont offert d'ailleurs d'acheter conformément à la loi. On ferait un grand tort à ces personnes si on mettait en possession de leurs améliorations, des fruits de leurs travaux et de leur industrie, des hommes qui certainement n'ont ni droit équitable ni titre légal à ces propriétés.

La seule difficulté que je prévois lorsqu'on réglera la question de ces ventes prétendues, se présentera dans les cas où un tiers sera devenu l'acquéreur d'une terre, ignorant l'illégalité du titre de la personne qui la lui vendait ou bien quand, après avoir été forcé d'acheter la terre parcequ'il s'y était établi et qu'il n'avait pas d'autres moyen de sauver le fruit de ses travaux d'amélioration, ce tiers a continué de bonne foi, d'améliorer sa propriété. Le titre vicieux acquis primitivement en vertu d'une vente illégale, ne saurait être reconnu, car en ce cas comme dans toutes les autres transactions, l'achat d'un mauvais titre doit être au risque de l'acquéreur. Mais les personnes ainsi situées pourront avoir le privilège d'acheter en vertu de la préemption, et elles auront d'ailleurs toute liberté de poursuivre criminellement ceux qui ont obtenu d'elles de l'argent par des moyens frauduleux, en leur vendant des titres qu'ils savaient être illégaux et nuls.

Les spéculateurs qui ont fait de grands achats de terres contrairement à la loi, ont été tentés, sans doute, par les grands profits qu'ils pouvaient réaliser. Les terrains qu'on avait obtenus, grâce à un premier paiement de £7 10 0 les deux cents acres, pouvaient être revendus facilement, après une courte période, avec une prime de 100 à 1,000 par cent et au delà de la somme versée d'abord. Comme en échange de cet énorme profit le vendeur ne donnait aucun titre ni même aucun droit qui fût d'une utilité quelconque à l'acheteur, cette transaction n'a pas plus d'excuse que n'en peuvent avoir dans d'autres circonstances les actes par lesquels un homme, en proie à la cupidité, essaie d'entrer en possession de l'argent de son voisin, sans lui donner la moindre chose en retour.

Le département a reçu de temps à autre des demandes nombreuses, je puis dire qu'elles lui étaient adressées par milliers par des colons sérieux qui désiraient qu'il fût fait exception en leur faveur pour leur permettre d'acheter des terrains touchant à leurs défrichements. Ces demandes ont été rejetées invariablement et ce serait non seulement injuste envers ces derniers, mais aussi d'un effet pernicieux, si la même transaction que le gouvernement n'a pas permise aux colons de faire ouvertement et honnêtement, était définitivement ratifiée en faveur des spéculateurs qui l'ont faite d'une manière clandestine, avec la connivence des agents, ou bien en achetant au nom de personnes fictives ou à des conditions qu'ils n'ont jamais remplies.

Il faut remarquer que la loi fut faite pour favoriser l'homme pauvre et industrieux et non le spéculateur ; et même on peut dire qu'elle était destinée à protéger le premier contre le second. Mais si l'on sanctionnait aujourd'hui les achats illégaux, on pourrait dire avec raison que la loi destinée à protéger l'homme pauvre est devenue un instrument d'oppression et de mal. En effet, si les terres avaient été vendues en général sans conditions et aux enchères, le colon se serait trouvé avec ses faibles

moyens aussi à même d'obtenir un terrain de 200 acres à un prix raisonnable que le riche, d'acheter dans un but de spéculation une vaste étendue pour laquelle il aurait eu à payer en proportion le même prix. Tandis que si le gouvernement sanctionnait les ventes à la faveur desquelles il est arrivé souvent que de grands carrés de terre ont été obtenus d'une manière clandestine au moyen d'un paiement nominal, le résultat serait le même que si l'on avait eu l'intention d'empêcher les colons sérieux d'acheter ces terres afin de permettre aux spéculateurs d'en faire l'acquisition ; et un tel résultat serait précisément le contraire de ce que la loi s'est proposé. On a dit que certaines lois sont rédigées avec tant d'ambiguïté qu'on peut en tordre le sens pour leur faire dire toute espèce de choses ; mais assurément il n'y a pas le moindre prétexte de fausse interprétation dans la loi dont il s'agit, car les transactions de ce genre étaient aussi contraires à la lettre de la loi qu'à l'esprit. Aussi se borne-t-on à dire que pour rendre ces ventes légales il faudrait donner un effet rétroactif à une loi quelconque par laquelle il serait proposé de les régulariser. Si la loi se décidait à prendre un tel parti, il est évident que l'acte qu'on passerait dans ce but serait tout simplement une loi *ex post facto*, legalisant un abus.

Je n'ai nullement l'intention de condamner la spéculation ; car, dire spéculation légitime, c'est parler du génie d'entreprise et des progrès matériels d'un peuple ; mais le champ de l'entreprise est assez vaste sans qu'elle ait besoin de violer la loi. Les terres mises en réserve pour la colonisation immédiate appartenaient à ceux qui s'étaient mis en mesure de remplir cette condition et dont le travail compensait le crédit et les facilités de paiement qu'ils avaient obtenus, puisqu'en se conformant aux conditions spécifiées, ils contribuaient à développer les ressources du pays. Ce n'était donc pas une légitime spéculation de la part de ceux qui trafiquaient de ces terres sans en avoir acquis aucun titre légal, de ceux qui se mettaient à la place du colon sérieux sans remplir les conditions imposées à celui-ci et qui, sous le faux prétexte d'un titre obtenu en vertu d'une infraction à la loi, vendaient à d'autres personnes des immeubles auxquels ils n'avaient aucun titre et pour la possession desquels ils n'avaient donné aucun prix juste ou légal.

La valeur des terres choisies pour la colonisation immédiate était payée de deux manières : d'abord en argent, au plus bas prix et aux conditions les plus faciles ; et en second lieu, en travail et par la résidence sur le terrain, à des conditions spécifiées et définies. Le second mode constituait un paiement tout autant que le premier et même si l'on prend en considération l'état du pays, on verra que des deux paiements, le second était encore le plus précieux que le peuple pût recevoir en échange des terres aliénées en faveur des colons. C'est un fait bien connu que, pendant ces dernières années, le prix des terres a augmenté si rapidement qu'en ne s'occupant même que de la période comprise entre le jour de l'adoption du système et l'époque actuelle, ces terres valent à présent, en moyenne, le double et le triple de tout le prix d'achat,—argent, travail, etc. Par conséquent, lors même que les spéculateurs eussent fait tous les versements d'argent demandés en échange de leurs terres, ce serait encore une transaction illégitime et injuste que celle qui permettrait à ceux qui violent les lois, de spéculer sur le domaine public afin de doubler ou de tripler le capital qu'ils auraient avancé ;—en d'autres mots, il ne serait pas convenable que, même en payant la totalité du prix en argent d'un terrain de 200 acres—

prix, qui ne s'élève qu'à la somme de £75,—mais sans remplir les conditions de paiement en travail qui sont exigées aussi de chaque acheteur, un spéculateur pût se croire le propriétaire d'une pièce de terre qui vaut, argent comptant, de £130 à £225. Mais le cas est bien pire lorsque ces spéculations peuvent être menées à bonne fin en ne payant simplement que £7 10 chelins, c'est-à-dire, le montant du premier des dix versements annuels que le colon sérieux a à effectuer pour payer la partie pécuniaire du prix d'achat d'un terrain de 200 acres. Il est évident que de telles transactions ne pouvaient se multiplier, si ce n'est en vertu du principe sur lequel est basé le commerce de contrebande ; car les choses retrouveraient bientôt leur niveau naturel si elles étaient présentées dans les mêmes conditions au citoyen qui respecte les lois et à celui qui les viole. C'est pourquoi, ce ne peut être qu'à titre de trafic illicite que ces personnes ont pu continuer leurs spéculations sur les terres, se trouvant entraînées par l'appât de profits énormes, à courir les risques qui accompagnent de tels abus.

Si j'ai présenté cette question avec tous ces détails, c'est pour la faire comprendre parfaitement dans tout le pays et je ne doute point que le principe d'égalité de justice pour tous qui devrait prévaloir, ne soit bien apprécié par la population—malgré toutes les opinions erronées que des personnes intéressées pourront s'efforcer de répandre.

Il faut faire observer que, depuis l'adoption du système dont je viens de parler, les terres de quelques nouvelles communes et de localités dernièrement arpentées, ont été vendues sans la condition de résidence immédiate ; mais ces ventes ont eu lieu d'après le principe de concurrence publique, et après qu'on eût annoncé dans les feuilles publiques les conditions de la vente de sorte que chacun les comprit parfaitement. Il peut être même jugé à propos de jeter sur les marchés une nouvelle quantité de terres pour y être vendues aux enchères et sans autre condition que celle de certains paiements ; et on ne doute point que des ventes de ce genre n'offrent un champ légitime à la spéculation. Mais lors même qu'il serait estimé préférable d'abandonner entièrement à l'avenir le système des ventes faites aux conditions de résidence et de défrichements immédiats, ce ne serait nullement une raison pour altérer en faveur de quelques personnes ou d'une certaine classe de citoyens, les conditions des ventes déjà faites, ou de sanctionner des transactions qui furent illégales et nulles dès le commencement,—car ce serait alors faire un acte contraire à la morale publique, à la justice publique et aux droits, ainsi qu'aux intérêts du peuple.

LES DROITS DES ACQUEREURS DE TERRES PUBLIQUES ET LES RESERVATIONS NECESSAIRES.

La conviction s'est répandue généralement, pendant ces dernières années, qu'il était nécessaire de donner une plus ample protection contre les personnes qui empiètent sur les droits d'autrui, que la loi n'en accorde à présent à ceux des acquéreurs de Terres Publiques qui n'ont pas complété le paiement de leurs terres ou qui n'ont pas encore reçu leurs patentes et qui, par conséquent, n'ayant pas de titres parfaits, ne peuvent pas exercer, afin de se protéger, tous les droits que donne la propriété.

Dans ce but, il est à désirer que les acheteurs qui ont payé la totalité ou une partie du prix de leurs terres, aussi bien que les colons qui ont une licence d'occupation, soient revêtus par la loi, autant du moins

que le permettrait le plus grand intérêt du peuple,—de la même autorité pour protéger leurs terres contre les empiètements d'autrui, que s'ils avaient reçu leurs patentes. Il suffirait pour cela de considérer, dans ces occasions seulement, le reçu du paiement de la totalité ou d'une partie du prix de la terre ou la licence d'occupation, comme un titre de propriété.

En adoptant ce système, il faudra pourtant prendre bien garde de faire naître des abus sérieux et qui seraient contraires, non seulement aux intérêts du public, mais aussi aux progrès de la colonisation du pays.

Comme on pourrait ne pas comprendre au premier abord pourquoi il y a des précautions à prendre avant d'accorder une telle protection aux acheteurs de Terres Publiques et aux colons, il est nécessaire de donner quelques explications à ce sujet.

Les marchands qui coupent du bois en vertu d'une licence de la Couronne seraient les premières personnes à souffrir de ce principe, s'il était établi sans réserve.

Et à ce sujet, il est important de faire observer que presque toutes les terres que le gouvernement a aujourd'hui à vendre, sont situées dans les contrées boisées.

Le passé nous a appris que toutes les fois que le système de la vente ou de l'octroi des Terres Publiques le permettait, il s'élevait de très-grands abus au préjudice des marchands de bois ayant licence. En effet, grand nombre de personnes obtenaient les lots les mieux boisés qui se trouvaient dans les limites de ces derniers, sous le faux prétexte de défricher ces emplacements, mais avec la seule intention d'en abattre les arbres.

Actuellement, si un marchand de bois licencié, se rendant sur un terrain qu'une seconde personne a acheté sous le faux prétexte de le défricher, y coupe du bois par suite de son ignorance de l'achat,—car il arrive souvent que l'on commence par abattre les arbres dans l'espoir d'obtenir la licence comme à l'ordinaire,—le marchand de bois n'est pas à la merci de l'acheteur ; et le gouvernement avec lequel il a à faire, le traite avec équité, parce qu'il sait que cet homme agissait de bonne foi, qu'il aura à payer tout ce qu'il a emporté, et qu'en conséquence il n'a fait aucun tort réel. Mais si le droit que donne la patente était accordé indistinctement à celui qui a acheté un terrain sous le faux prétexte d'aller le défricher, ce dernier attendrait naturellement jusqu'à ce que le marchand de bois eût donné une plus grande valeur à son bois en le travaillant, et il le saisirait alors comme lui appartenant, de manière à retirer avec l'aide de la loi, le plus grand profit de son entreprise coupable.

L'acheteur ne se trouverait pas même dans la nécessité de limiter ses opérations à un seul lot ; il pourrait en acheter plusieurs sous des noms fictifs ou bien au nom de ses amis ou de ses ouvriers, car on se rappelle que le premier versement à faire n'est qu'une bagatelle. Cette fraude a été pratiquée, déjà sur une grande échelle et à moins de frais encore, à l'aide du système des billets de location,—bien qu'il n'en soit pas résulté un aussi grand tort envers le licencié. On ne volait en effet, à ce dernier, que les arbres encore sur pied, car la loi n'admet pas encore qu'on pût lui enlever le bois qu'il avait travaillé.

Grâce à ce procédé sans scrupule, un homme pourrait devenir le possesseur d'un radeau de mille louis, au moyen d'une petite somme payée quelques semaines auparavant. De plus il pourrait garder la terre, si elle en valait la peine. Il est vrai aussi que s'il ne remplissait pas les condi-

tions de défrichement, etc., il pourrait la perdre en vertu du principe de la résumption ; mais comme ce serait là une affaire future, elle n'empêcherait nullement ses profits actuels.

Si l'acheteur était modéré, il pourrait arriver qu'il se contentât de régler l'affaire à l'amiable, aux dépens du marchand de bois au lieu de le priver de tout.

Aux acheteurs de cette classe et à ceux qui sont en faveur d'un moyen plus sûr d'enlever au marchand de bois la meilleure partie de ses limites, je ne doute nullement que l'application d'une nouvelle loi sans réserve ne parût bien plus satisfaisante.

L'achat des terres fait sous le faux prétexte de les défricher mais en réalité avec l'intention d'en enlever le bois, est également nuisible aux intérêts publics et aux marchands de bois qui travaillent de bonne foi en vertu d'une licence de la Couronne.

En effet, on obtient les terres sous un faux prétexte, dans un but que la loi n'avait pas en vue et à des conditions avantageuses, destinées à encourager les colons sérieux seulement ; cependant on ne remplit pas même ces conditions faciles ; et comme les terrains achetés ainsi sont les mieux boisés, les droits que le gouvernement eût pu prélever sur ce bois lui auraient plus rapporté que le prix de la vente, lors même qu'on eût fini par payer entièrement ce dernier.

Le spéculateur paie au gouvernement bien moins que le marchand de bois licencié, et en même temps il embarrasse la colonisation du pays bien plus que ce dernier, puisqu'il garde une si grande quantité de terres au détriment du colon. Au contraire, le marchand de bois licencié ne peut nuire en aucune manière aux défrichements, puisque les terrains compris dans sa limite peuvent être vendus et défrichés, à n'importe quelle époque de son contrat.

La loi, telle qu'elle est aujourd'hui, expose les marchands de bois à de grandes injustices. Ils ont à construire des digues, des glissoires et des estacades, quelquefois à des frais considérables, sur tous les points obstrués des rivières sur lesquelles ils font descendre leur bois. Ils se servent en commun de ces améliorations. Ils ont aussi à construire des chemins pour transporter leur bois jusqu'aux cours d'eau. Quelquefois ces routes sont resserrées dans d'étroits passages qui sont les seuls où la nature sauvage des localités permette ces travaux. Lorsque les terres sont arpentées et mises en vente, n'importe qui peut acheter des terrains dans lesquels se trouvent des glissoires et d'autres travaux, et obliger les marchands de bois à payer des droits pour se servir des ouvrages qu'ils ont construits eux-mêmes à grands frais. Les cas de ce genre sont comparativement communs. J'ai maintenant devant moi une lettre dans laquelle on dénonce deux personnes qui, après avoir acheté deux terrains renfermant une digue et une glissoire construites par des marchands de bois exigeaient de ces derniers des droits si exorbitants qu'en toute apparence le chiffre annuel de leurs recettes devait égaler le prix total de leurs terres.

Ils sont exposés, en outre, à des injustices d'un autre genre. La plus grande partie des contrées boisées est raboteuse, n'offrant parfois que certains passages assez unis pour permettre d'y faire passer les lourdes charges de bois qu'on dirige sur les cours d'eau. Partout ailleurs, les rochers, les hautens et les pentes escarpées rendent les voies impraticables. Le premier venu qui achète un terrain traversé par quelque

unes de ces routes, peut rançonner le marchands de bois en le menaçant soit d'obstruer le chemin ou de l'obliger à faire passer son bois par une route bien plus longue et par conséquent plus coûteuse.

Un marchand de bois ne peut pas prévoir sur quel point de ses opérations les acheteurs dirigeront leurs attaques ;—il ne peut pas dire si ce sera à ses meilleurs bois, à ses chantiers, à ses étables, à ses glissoires ou à ses chemins qu'on en voudra. D'un autre côté, ses affaires exigent tout son capital ; il ne peut pas donc faire la dépense qu'exigerait l'achat de tous ces terrains, et ce n'est pas non plus désirable qu'il fasse ces acquisitions. Un marchand de bois qui est à l'ouvrage, ne serait-ce qu'avec une escouade d'hommes, ne peut pas voir ses travaux interrompus, même pendant une seule journée, sans éprouver une perte égale au prix total d'un de ces terrains. Il se fie à son contrat avec le gouvernement pour obtenir la protection qui lui est due ainsi que la permission.

Les hommes qui dépensent des milliers de louis dans des travaux préparatoires pour faciliter le transport du bois de la Couronne, qui paient au Gouvernement, de £150 à £5,000 par an, et qui savent que leurs opérations dans les forêts font plus pour l'encouragement de la colonisation qu'aucun moyen employé jusqu'à présent par le gouvernement, pensent assez naturellement qu'on leur fait tort si l'on adopte un système quelconque qui, sans nécessité, les expose à des abus contre leurs intérêts.

Jusqu'à présent la vente et les défrichements des Terres Publiques ont eu lieu principalement dans les parties de la Province où la coupe du bois ne se faisait pas sur une très-grande échelle. Aujourd'hui c'est tout le contraire. A l'avenir nos arpentages et nos ventes de terres se feront presque entièrement dans les contrées boisées, ce qui rendra plus important que jamais d'avoir toujours en vue les droits respectifs du colon et du marchand de bois. Tout en donnant protection à ceux qui, après avoir acheté des Terres Publiques, n'ont pas fait encore tous leurs paiements, il sera nécessaire aussi de protéger rigoureusement les justes intérêts des marchands de bois qui sont en possession de licences émanées de la Couronne.

Pour arriver à ce double résultat, il faudra spécifier dans toutes les ventes et dans tous les octrois de Terres Publiques qui auront lieu désormais, qu'il est fait réserve des glissoires, des digues et des autres ouvrages construits sur les cours d'eau pour faciliter la descente du bois, ainsi que des terrains nécessaires à l'usage de ces travaux ;—de toutes les routes de portage et des chemins nécessaires pour passer les rapides, les cataractes et tous les autres obstacles semés dans les rivières,—et enfin du droit de passage, partout où il sera nécessaire pour donner accès aux terres et au bois de la Couronne.

La réservation du droit de passage est encore nécessaire dans un autre but que celui de protéger les marchands de bois ; elle est indispensable pour les chemins publics qu'on aura à construire dans ces contrées. Dans le Haut-Canada, on alloue pour les chemins un certain espace entre les lots, en ligne droite. C'est à ces lignes que se borne le droit de passage, à moins qu'il n'ait été obtenu autrement. Dans les parties du Haut-Canada qui sont déjà peuplées, ce mode peut suffire, par ce que le pays est généralement partout le même et d'une surface unie.

Mais dans les townships du Bas-Canada, qui sont ordinairement montagneux et d'une surface inégale, on alloue dans chaque lot cinq pour

cent pour les chemins, et ces chemins peuvent être faits par les autorités compétentes, dès qu'elles le jugent à propos. Ce système convient parfaitement au pays.

Les régions du Haut-Canada qui sont encore à arpenter et à défricher, sont dans leur ensemble bien différentes de la partie déjà défrichée, mais elles ressemblent extrêmement aux townships du Bas-Canada, étant plus ou moins généralement d'une superficie inégale, raboteuse et hérissée de collines. Dans un tel pays, des droits de passage en lignes droites suffiraient rarement aux exigences de la construction des chemins, et quelquefois même ils pourraient être absolument inutiles. Dans les contrées du Haut Canada qui sont encore à arpenter et à vendre, il sera nécessaire par conséquent de réserver partout le droit de passage. Une telle réservation est indispensable dans le but de faciliter au gouvernement la construction des chemins qui doivent être si utiles à la colonisation du pays.

RECLAMATIONS CONTRE LES MANQUEMENTS DANS LES OCTROIS DE TERRES.

On peut aujourd'hui faire valoir des réclamations contre le gouvernement fondées sur des manques découverts dans la quantité actuelle de terres octroyées à n'importe quelle époque et de quelque valeur que fussent ces terres à l'époque de l'octroi. Ceux qui prouvent la validité de ces réclamations obtiennent, en échange, des terrains dont la valeur égale le prix que vaudrait aujourd'hui la quantité de terre qui manque dans l'octroi primitif.

Les quantités de terres exorbitantes qu'on peut obtenir ainsi actuellement en compensation des manques insignifiants dans les anciens octrois, offrent un encouragement injuste à l'exercice de cette ingénuité qui consiste à sortir de la poussière et à exagérer des réclamations que, dans d'autres circonstances, on n'aurait jamais songé à faire valoir ; et la disproportion entre la valeur donnée en compensation et celle que le gouvernement avait l'intention de donner dans les octrois primitifs est telle qu'elle rend très-urgent de limiter à cinq ans seulement après la date de la vente, la période, (aujourd'hui réellement illimitée,) pendant laquelle il sera permis de faire des réclamations de ce genre, et de n'accorder en compensation que ce que valait à l'époque de l'émission de la patente, la quantité de terre qui manque dans l'octroi primitif, avec les intérêts légaux jusqu'à l'époque où la compensation est accordée.

BOIS ET FORETS.

Cette branche du Département s'est développée entièrement pendant les années dernières, à partir de 1852. Antérieurement à cette époque, le commerce du bois n'était sous aucune surveillance spéciale, bien qu'il soit évident qu'aucune branche du service public ne demande de plus grands soins. Les revenus donnés par le bois exigent nécessairement une plus grande surveillance que ceux qui proviennent des terres ; car, tant que le prix de vente de la terre n'a pas été payé entièrement, on n'expédie pas la patente, les intérêts s'accroissent et la terre, qui pendant ce temps augmente sans cesse en valeur, reste comme un gage du dernier paiement. Mais il n'en est pas de même du bois que le marchand enlève et dont il devient bientôt impossible d'avoir la moindre nouvelle, à moins qu'on ne

l'ait découvert à temps, et qu'on n'ait exigé du marchand un paiement immédiat. Le bénéfice qui résulte de l'organisation d'une branche du Département consacrée spécialement à la surveillance des Bois et Forêts s'est fait sentir d'une manière sensible, dès le commencement; et depuis lors cette branche s'est rendue de plus en plus utile. Le chiffre des revenus annuels donnés par cette administration était en moyenne, pendant les quatre années précédentes de £25,378 19 4; tandis que la première année qui suivit la mise en pratique du système actuel, ce chiffre s'éleva à £53,013 5 3, bien qu'on eût fait grâce, cette année, de la moitié des droits à prélever sur le pin rouge. L'année suivante, 1853, le total de ce reventa s'éleva à £64,660 14 9 et il se maintint à peu près à ce chiffre, les deux années suivantes; mais pendant la saison qui s'est terminée le 31 décembre de l'an dernier, ce total a subi une baisse légère, par suite du mauvais état temporaire de ce commerce, et, comme je l'ai déjà dit, la somme de ces revenus a été pendant le dernier exercice de £57,109 18 10. On remarquera que le total des revenus et le total collecté ne correspondent pas exactement. Cette différence provient de ce qu'il y a, chaque année, des droits de la saison précédente à collecter et qu'une fraction des droits à percevoir cette année-là, est aussi laissée en arrière. Ce cas se présente principalement dans les années pareilles à celle que nous venons de passer, — pendant laquelle, à la suite de grandes difficultés dans les transactions pécuniaires, il fut accordé, par un ordre en conseil, un délai de trois mois pour le paiement des rentes de terres dues le 31 octobre, ce qui remit ce paiement au 31 janvier. Aussi, en faisant un relevé quelconque destiné à donner les renseignements relatifs aux affaires de la saison, trouve-t-on plus commode de s'occuper des chiffres du revenu plutôt que des sommes collectées, ainsi qu'on le remarquera dans l'appendice P. Autrement, dans le cas cité plus haut par exemple, comme la rente annuelle payée le 31 janvier de cette année, devra être payée de nouveau le 31 octobre, il en résulterait qu'on réunirait dans le rapport d'une seule année les rentes de deux ans, ce qui ne donnerait pas une juste idée de l'importance respective des affaires de chaque saison. Ces rentes ne font pas partie, néanmoins, des comptes de 1856, bien que dans le rapport elles figurent comme acquises cette année; et elles ne sont pas comprises non plus dans le total brut dont il est question à la page 8. Les rentes des terrains ne sont jamais à percevoir ou arriérées. Il n'est pas fait exception à cette règle lorsqu'on prolonge par un ordre en conseil, pendant les années difficiles, la période à l'expiration de laquelle elles devront être payées; car si ces rentes ne sont pas payées dès qu'elles sont dues le droit à la licence se perd. Le cas est différent toutefois lorsqu'il s'agit des droits à prélever sur des quantités de bois coupé; car, même après être arrivé au marché, le bois peut quelquefois attendre une année entière avant d'être vendu; et dans quelques uns de ces cas, il est extrêmement difficile d'exiger le paiement des droits. Néanmoins, on peut à peine dire que le public finisse par perdre une partie des droits à prélever sur le bois après que ces droits ont été établis, à l'exception de quelques cas de fraudes mesquines.

La Province est divisée en 11 agences des Bois et Forêts; et ces agences sont arrangées, sous le rapport géographique, de telle manière que dans chaque cas, l'agent ait les plus grandes facilités pour surveiller activement le commerce du bois dans l'arrondissement qui lui est confié.

Les devoirs de ces agences étaient remplis d'abord par les agents locaux des Terres de la couronne, à l'exception de l'agence de l'Outaouais qui a été toujours le théâtre le plus important du commerce du bois. La manière dont ces agents des terres remplissaient ces fonctions laissait beaucoup à désirer ; et réellement les abus étaient si grands que c'est à peine si le total des droits perçus dans toutes ces petites agences s'élevait à une bagatelle. On ne doit pas s'étonner de ce résultat, en se rappelant que ces agences étaient si nombreuses qu'aucune d'elles ne pouvait donner un profit assez élevé pour encourager un homme d'affaires à en accepter la charge. Le nombre excessif des agences de terres devait son existence à la pensée, dans laquelle on s'était complu quelques temps, qu'on offrait un grand avantage au colon désireux d'acheter une terre, en lui procurant un agent, aussi près que possible de cette terre, chargé de la lui vendre. Mais on n'avait pas même ce motif à l'égard de grand nombre d'agents de bois ; puisque ces derniers doivent être établis dans les localités par où passent les grandes voies pour arriver aux dans les contrées les plus importantes du pays et telles que les hommes d'affaires et autres puissent se rendre facilement à leurs bureaux. Il doit être aussi évident qu'un homme qui a la capacité nécessaire pour remplir les fonctions d'agent des terres sous un tel système, pouvait vendre fort bien un terrain et envoyer un rapport satisfaisant de cette transaction au département sans qu'il fût propre à protéger les intérêts du public en ce qui concerne les bois et à traiter avec une classe d'hommes tels que celle des marchands de bois dont un grand nombre comptent parmi les hommes les plus habiles et les plus énergiques du pays.

Et, en vérité, il est devenu évident que le système même qui demandait une troupe de petits agents de terres est aussi défectueux, en ce qui concerne les ventes de terres, que l'administration du commerce du bois ; plus particulièrement dans ces dernières années, depuis que le prix des terres s'est élevé si rapidement qu'il est devenu difficile, non seulement de placer les colons, mais aussi de traiter avec les spéculateurs les plus rusés et les plus actifs. Ces faits prouvent victorieusement que la réforme que j'introduis dans cette branche du service est tout aussi nécessaire que celle qu'on a faite déjà dans la division des Bois et Forêts.

Il existait dans le commerce du bois un abus qui a été la cause de plaintes nombreuses : c'est que dans les lieux où les affaires étaient bien contrôlées, comme par exemple dans l'Outaouais, les droits de la Couronne étaient strictement perçus, tandis que dans les localités dont les agents étaient nonchalants ou incapables, la plus grande partie du bois échappait à la perception des droits auxquels elle était sujette. Par conséquent, ceux qui payaient la totalité des droits se plaignaient d'être les objets d'une distinction injuste, puisqu'ils étaient obligés de soutenir sur les marchés la concurrence d'hommes qui, à la faveur d'un système défectueux, avaient pu obtenir leurs bois sans rien payer.

Pour toutes ces raisons, les agences des bois et forêts furent séparées de celles des terres et réunies en grands arrondissements à la tête desquels on plaça des agents aux appointements fixes et desquels on exigea qu'ils consacraient tout leur temps et toute leur énergie à l'accomplissement fidèle de leurs devoirs ; tandis qu'auparavant ces devoirs étaient d'une importance secondaire pour des hommes qui avaient à s'occuper d'autre chose s'ils voulaient gagner leur vie.

Mais, bien que la nouvelle organisation de ces agences ait donné déjà de bons résultats, on ne devait pas s'attendre à ce qu'une telle organisation pût être parfaite dès le premier abord, car les administrations de ce genre sont naturellement progressives, puisque ce sont les essais et l'expérience qui indiquent l'opportunité des nouveaux changements à faire. Ainsi, l'on peut faire remarquer, par exemple, que l'agence du Saguenay a été moins productive qu'on ne l'espérait; il en a été de même du territoire de la Madawaska et de celui de la Chaudière et de plusieurs autres, tandis que d'autres agences ont donné des résultats bien plus beaux que ceux qu'on en attendait. Mais il faut considérer aussi que le commerce du bois a éprouvé de grands embarras pendant ces dernières années et que ce sont les localités où se trouvent peu d'industriels qui ont eu nécessairement le plus à souffrir. C'est là, par exemple, le cas du Saguenay, dont la principale maison,—une des plus considérables de la Province,—fut obligée, par suite de pertes imprévues éprouvées sur des envois de planches en Angleterre, de suspendre presque entièrement les opérations. Il en est de même du Saint Maurice où les affaires se faisaient avec un tel entrain et où la spéculation avait pris un si grand essort que, lorsque le jour des embarras arriva, les affaires y éprouvèrent une secousse momentanée proportionnée à leur grand développement.

Mais le commerce de cette contrée se remet aujourd'hui de ce choc et il n'y a pas à douter que dans ce cas les espérances les plus vives ne se réalisent, car cette vallée est parfaitement explorée et en grande partie arpentée, l'on s'est assuré qu'elle renferme en abondance du bois des meilleures qualités, et les travaux exécutés par le gouvernement,—qu'on s'occupe de compléter d'ailleurs—sont en si bon état qu'ils rendent la descente du bois bien plus facile que dans toutes les autres grandes contrées boisées de la Province; tandis que sa proximité du premier marché au bois du pays donne au Saint-Maurice un autre grand avantage.

L'agence qui a son centre à Montréal et qui embrasse la partie inférieure de l'Outaouais, est réunie au bureau du député-surintendant des mesureurs de bois, et ce bureau fonctionne bien. J'espère qu'un arrangement semblable, que je projète relativement à l'agence du Saint-François et au bureau du député-surintendant établi à Sorel, donnera les mêmes résultats satisfaisants et sera la cause d'une grande économie.

La seule agence qui offre aujourd'hui de grandes-difficultés est celle du Ristigouche et de la baie des Chaleurs; car on a reconnu qu'il est presque impossible de surveiller comme il faut les marchands de bois du Nouveau-Brunswick ou de percevoir les droits qu'ils doivent, à cause de la facilité avec laquelle ils peuvent transporter leur bois dans le Nouveau-Brunswick dès qu'il se trouve sur un cours d'eau. Une fois hors de la Province, ce bois est expédié à l'étranger sans que nos agents puissent empêcher l'exportation. Une des grandes causes de la difficulté qu'on éprouve à ce sujet doit être attribuée à l'absence de toute route qui permette de se rendre dans ces parages pendant l'hiver, et c'est ainsi que cette absence, déjà si nuisible aux habitants de cette belle division de la Province, devient aussi une cause de pertes considérables pour le pays en général. Si l'on construisait un bon chemin, longeant comme on l'a dit déjà, la vallée de la Matapédia, il pourrait se border de défrichements, de chaque côté

et d'une extrémité à l'autre, et, la saison arrivée, il offrirait des communications qui permettraient au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour empêcher les déprédations qui ont lieu tous les ans, et pour assurer la perception des revenus. Ce n'est pas même trop de dire que le résultat immédiat de la construction d'un chemin semblable donnerait un profit suffisant pour payer l'intérêt du capital que ce travail aurait exigé. L'usage de faire partir d'un port du Nouveau-Brunswick tout le bois qui provient de cette partie de notre Province, empêche aussi considérablement le développement des intérêts locaux que nous avons sur ces côtes, car cet usage a contribué en une certaine mesure à convertir le point le plus favorable à l'exportation que nous ayons dans ces parages en un village d'Indiens, tandis qu'il eût été si facile de choisir pour ces derniers une localité qui leur eût convenu davantage. Il serait probablement facile de trouver un remède à ce mal. La baie qui s'entr'ouvre au-dessus de la Pointe aux Sauvages où finit la navigation des navires, donnerait de grandes facilités pour y déposer le bois, à cause de l'étendue et de la nature de son fonds,—tandis que dans le courant qui est plus bas, les bâtiments peuvent charger dans trois brasses d'eau à la marée basse. Près de la cote, à la Pointe aux sauvages, il y a douze pieds d'eau à la marée basse ; la marée s'y élève de 8 pieds.

Lorsque j'ai parlé des marchands de bois du Nouveau-Brunswick, et des embarras qu'ils nous donnent par leurs déprédations et leurs fraudes, il n'a pas fallu croire que ces accusations s'appliquaient à tous, ce qui serait injuste, car il y en a un grand nombre parmi eux qui sont exacts et honorables dans leurs relations avec notre département. Mais partout où les circonstances le permettront, on trouvera toujours des hommes qui ne se feront aucun scrupule de profiter d'avantages déshonorables.

Le revenu donné par l'agence des lacs Huron et Supérieur ne consiste jusqu'à présent presque entièrement qu'en Rentes Foncières, car la somme des droits perçus sur le bois coupé y est relativement insignifiante. Mais on sait que le paiement des rentes foncières précède toujours la coupe du bois ; et le chiffre des licences qui ont été prises dans cette Agence suffit pour faire espérer qu'avant peu le commerce du bois y prendra de belles proportions. Cet avenir est d'autant plus encourageant que le développement de ce commerce dans cette direction constituera une nouvelle source d'industrie non pas, il est vrai, dans sa nature, mais dans ses résultats. En effet, quelque grande que soit la production dans cette contrée, elle n'aura aucune influence sur les anciens marchés ; où il est survenu tant de crises désastreuses à la suite d'un encombrement ; mais elle s'écoulera dans une toute autre direction pour aller approvisionner les établissements des Prairies de l'Ouest et y faire la concurrence aux produits du Michigan et du Minnesota.

Quant à l'agence de l'Outaouais, il me suffit de dire que c'est la plus importante et la mieux organisée de la Province. Néanmoins, le développement du système y a été bien lent et n'a pu s'y faire que graduellement, à cause des grandes fraudes qui s'y sont commises et des grandes quantités de bois qui ont pu être enlevées sans payer, ce qui dans plusieurs cas pouvait à peine être traité de fraude, car c'était simplement le résultat d'un système défectueux.

LES GLISSOIRES PROVINCIALES ET LE BUREAU DE L'INSPECTEUR DES MESUREURS DE BOIS, COMPRIS DANS LA DIVISION DES BOIS ET FORETS.

La direction des glissoires construites par le gouvernement pour le transport du bois, et le contrôle du bureau du Surintendant des mesureurs de bois ont été confiés dernièrement à cette division du service, car, à proprement parler, ces divers bureaux forment les différentes parties inséparables d'un même système. Il est inutile de dire que le Surintendant est indépendant dans toutes les affaires relatives à ses fonctions judiciaires, pour le classement et le mesurage des bois, etc. La réunion de ces deux bureaux à la division des Bois et Forêts était réellement essentielle, non moins pour favoriser les intérêts généraux de ce commerce que dans le but de faciliter la perception des revenus.

En sa qualité de fonctionnaire public, le Surintendant doit avoir nécessairement des rapports avec le gouvernement, relativement à différentes questions qui sont de son ressort ; et si l'on n'avait pas même d'autre objet directement en vue, on comprendrait facilement que ces communications doivent se faire par le canal du département qui conduit en général le commerce du bois et qui doit avoir une meilleure connaissance des besoins de ce commerce que tout autre département public qu'on pourrait choisir pour recevoir les communications du Surintendant.

En outre, on obtient un avantage direct en réunissant le bureau de ce fonctionnaire à celui de Collecteur des droits sur le bois à Québec et, dans les autres localités où il a été jugé nécessaire d'établir des Députés Surintendants, en réunissant leurs bureaux respectifs à celui de tout autre agent chargé de la perception du revenu des bois. Autrefois, le Percepteur de Québec devait être continuellement en alerte à l'arrivée des radeaux, remarquer les changements qui avaient lieu sur les points où ils étaient amarrés ou déposés, et empêcher le chargement d'aucune quantité de bois sur laquelle il n'aurait pas perçu tous les droits. Toutes ces charges dans un port aussi vaste que celui de Québec, au milieu d'un si grand nombre de navires et avec une quantité de bois énorme, faisaient ce service aussi difficile que pénible et il en résultait une confusion qui rendait presque impossible l'accomplissement de ces devoirs.

D'un autre côté, le bureau du Surintendant doit avoir connaissance de tous ces détails—car les acheteurs et les vendeurs ne peuvent terminer aucune transaction sans un certificat émané de ce bureau ;—tandis qu'une troupe nombreuse de mesureurs disséminés dans toutes les parties du port fournissent tous les renseignements nécessaires dont, grâce à l'union des deux bureaux, l'agent des Bois de la Couronne peut profiter pour la perception du revenu. De plus, il existait dans l'ancien système une espèce d'injustice. En effet, il arrivait souvent que l'acheteur, qui ne soupçonnait nullement l'existence de droits privilégiés—comme ceux de la Couronne, par exemple,—sur les bois qu'il achetait, était désappointé lorsqu'au moment de le faire embarquer, l'agent des Bois de la Couronne, faisant valoir ses droits sur sa propriété, le menaçait d'une saisie sommaire si ces droits n'étaient pas payés avant l'embarquement ; et l'acheteur se voyait ainsi réduit à faire ce paiement, tandis qu'il avait donné peut-être le prix entier du bois dans la pensée qu'il n'existait aucune réclamation contre ce qu'on lui vendait.

On a empêché le retour d'une telle injustice par le système actuellement en vigueur, et d'après lequel le total des droits à percevoir est spécifié dans chaque certificat dès que le bois a été mesuré et, comme les ventes ne peuvent se faire que d'après ces certificats, l'acheteur peut toujours savoir quelle est la somme qui est due à la Couronne et la défalquer dans les paiements qu'il peut avoir à faire au vendeur, jusqu'à ce qu'il soit assuré que tous ces droits ont été payés. Lorsqu'il ne voit pas la mention de cette dette dans un certificat, alors il peut être certain que la Couronne n'a plus aucun titre à faire valoir contre le radeau dont il est question dans cette pièce.

Le Surintendant des mesureurs de bois fait aussi un rapport, indépendamment de celui que présente l'agent des bois de la Couronne, ce qui constitue un contrôle sur les perceptions de ce dernier.

Il y a encore un autre lien qui réunit nécessairement ces deux bureaux ; ce n'est que par l'intermédiaire du Surintendant que l'agent des Bois de la Couronne peut savoir au juste sur combien de pieds de bois il doit prélever les droits de la Couronne. Avant l'adoption de ce système, on ne calculait la quantité de bois qu'à peu-près et en prenant un terme moyen. Par conséquent, ces évaluations n'étaient jamais très exactes ; en effet, il résultait de l'application de ce principe qu'une pièce de bois payait autant de droits que le plus bel arbre qui fût dans le port, bien qu'elle n'eût que la moitié de la grosseur de ce dernier et qu'elle ne valût qu'un cinquième du prix de cet arbre.

On a eu presque les mêmes raisons pour confier la direction des glissoires à la division des Bois et Forêts, et en réunissant dans chaque localité ces différents bureaux on a rendu le service bien moins compliqué, car les mêmes opérations pour déterminer la quantité de bois qui a passé sur les glissoires peuvent servir aux deux bureaux et devraient être faites deux fois si ces bureaux n'étaient pas réunis. Aussi, sous tous les rapports, cette réunion a-t-elle été très-avantageuse.

CONTINUATION DES BOIS ET FORETS.

J'arrive maintenant à l'examen du système général suivi dans la direction de ce commerce, en autant du moins que cette direction dépend des règlements émanés de ce Département ou ordonnés par le Gouverneur en Conseil, en vertu de l'Acte passé dans ce but, 12 Vic., Chap. 30.

Il n'y a pas peut-être un seul autre Département dans lequel, afin d'assurer un avantage spécial à certains intérêts, on ait fait des efforts plus persévérants que ceux de mon Département en faveur des Bois et Forêts. Il paraît que pendant un temps, c'était la règle de s'occuper de cas particuliers, tandis que l'exception consistait à gouverner en vertu d'un système général basé sur des lois ou sur des règlements également applicables à chaque cas. On avait essayé par divers moyens de mettre un terme aux abus dont se rendaient coupables ceux qui gardaient en réserve d'immenses carrés de territoire sans y faire travailler et sans payer la moindre chose pour avoir le privilège de tenir ces terrains en réserve. L'insuccès auquel aboutirent toutes les tentatives faites pour restreindre ce privilège injuste, ne fit que redoubler les plaintes qu'élevaient contre cet abus ceux qui n'en profitaient pas. Il en résultait une agitation constante et un sentiment d'incertitude et de doute relativement aux institutions qui concernent ce commerce.

Cependant, après qu'on eût adopté enfin le système des rentes de terres, les sentiments de ceux qui demandaient des privilèges excessifs et de ceux qui s'y opposaient furent calmés pour le moment. En effet, les premiers étaient satisfaits parce que le système les laissait pour un temps dans la même position ; et les seconds, parce qu'ils voyaient que s'il était appliqué jusqu'au bout, il finirait par réduire tous les monopoles des territoires boisés à leurs justes proportions, par le fait à un prix que tout le monde pourrait trouver convenable de payer, en se basant sur un principe intelligible dont chacun pouvait profiter selon ses moyens.

Les locataires de vastes limites se trouvèrent au moment même parfaitement protégés, puisqu'il leur était permis de maintenir leur position en payant 2ch. 6d. par chaque mille carré qu'ils louaient, rente si légère qu'elle pesait à peine sur le locataire, bien qu'elle fût en sus de toutes les taxes antérieures mises sur la coupe du bois, etc., et qui restèrent, d'ailleurs, telles qu'elles étaient auparavant. Mais d'après le principe du système de la vente des terres, lorsque les limites à bois restent inoccupées, le taux de la rente augmente en proportion géométrique, comme si c'était une amende contre le monopole par lequel une personne empêcherait les autres de se servir de ce dont il n'a pas besoin lui-même puisqu'il n'en fait aucun usage. D'un autre côté, si celui qui a payé pour obtenir un tel privilège finissait par en profiter, ce paiement d'un supplément de rente pendant quelques années n'était pas assurément au-dessus de ce que valait le privilège d'avoir ces terres en réserve.

Il ne sera pas difficile pourtant de concevoir que la mise en pratique d'un pareil système devait amener dans un temps donné des résultats fâcheux. En effet, bien qu'on pût à peine dire que cette rente empêchât même le monopole à un degré quelconque dans les premières années, l'augmentation continue de la rente des divisions inoccupées devint, à la fin d'une certaine période, si grande et si soudaine que la crise était inévitable.

Cette crise arriva en 1855. Les rentes d'un grand nombre de limites inoccupées s'étaient élevées, l'année précédente, à un si haut chiffre que si on les avait doublées de nouveau, avec la certitude de les quadrupler en 1856, il eût été impossible de garder plus longtemps le privilège.

Les personnes intéressées firent, en conséquence, un effort commun pour obtenir que l'application du système fût suspendue ou qu'on annulât le système lui-même.

La solution de cette question fut rendue encore plus difficile par l'intervention d'un grand nombre d'armateurs de Québec, qui présentèrent une contre-pétition par laquelle ils s'opposaient aux pétitions dans lesquelles les négociants producteurs demandaient à être exemptés des rentes foncières qui s'étaient accumulées.

Comme le commerce du bois est une des principales ressources du pays, les lois qui le régissent doivent être de la plus grande importance et dignes d'une considération sérieuse. C'est pourquoi j'espère que l'intérêt que le pays en général attache à cette question me fera pardonner si je parle en détail de la considération qu'on accorda à la question à l'époque de la crise, et grâce à laquelle on finit par placer les institutions relatives à ce commerce à un degré de stabilité inconnu jusqu'alors.

Tel que le commerce du bois se fait ordinairement dans ce pays, il comprend deux branches distinctes : celle dans laquelle le producteur est engagé et celle qui dépend de l'armateur. Il y a des maisons commer-

ciales qui réunissent ces deux branches de commerce, mais quoique ces dernières dépendent l'une de l'autre, elles restent toujours distinctes, quelques fois même elles se trouvent en antagonisme. La cause principale de leur conflit consiste dans l'intérêt du producteur à voir les prix du bois aussi élevés que possible en proportion du prix de revient, tandis qu'il est de l'intérêt de l'armateur que ces prix soient aussi bas sur les places canadiennes, en proportion de ceux d'Angleterre.

Cette question se trouve traitée à fond dans la masse de renseignements prise par le comité parlementaire qui fut nommé en 1849 pour faire une enquête relative aux causes de l'état ruineux dans lequel s'était trouvé ce commerce pendant les quelques années précédentes, (voir l'appendice P. P. P. P., de cette année.) On ne considérera pas comme hors de propos, que je parle de cette crise qui fut peut-être la plus grande par laquelle ce commerce ait eu à passer depuis qu'il a pris ses proportions actuelles.

Selon les dépositions faites devant le comité à ce sujet, on verra qu'à partir de 1846, il y eut sur le marché de Québec une quantité de bois qui dépassait de beaucoup les besoins de la consommation. Cet état des choses était causé par une production excessive d'abord et, dans les années subséquentes, par la diminution des demandes qui résulta de la gêne qu'on ressentit en 1847 dans toutes les affaires en général. Il faut noter ici, comme un point important, qu'en 1846, tandis que les statistiques du commerce accusaient l'existence de tous les éléments de la prospérité la plus complète, la plupart des producteurs se trouvèrent entièrement ruinés. Les affaires avaient été excessivement profitables, en 1845, pour les particuliers aussi bien que pour le pays ; tandis qu'en 1846 elles furent positives. Désastreuses pour les premiers et généralement mauvaises pour la nation. En 1845, la valeur des demandes et des exportations dépassa de beaucoup celle des années précédentes et, en 1846, ces demandes et ces exportations furent aussi grandes ou même plus considérables que l'année précédente. Ce qui fit que dans ces mêmes conditions le commerce fut prospère une année, et ruineux sitôt après, c'est que d'abord les approvisionnements se trouvèrent proportionnés à la demande, tandis qu'en 1846, il fut jeté sur les divers marchés une quantité par trop disproportionnée aux demandes et à l'exportation. Il en résulta que la première année les particuliers réalisèrent des fortunes proportionnées au chiffre de leurs affaires respectives, et que le pays en général recueillit un profit considérable sur le total de l'exportation, tandis que, l'année suivante, les marchés étant encombrés, les producteurs furent obligés de vendre à très bas prix des bois dont la main-d'œuvre, par suite de la concurrence qu'il y avait eu dans la production, leur coûtait plus cher qu'à l'ordinaire. En conséquence, grand nombre de ces industriels furent ruinés et le pays en général se ressentit de ces grandes pertes, puisqu'il ne reçut en échange d'une exportation si considérable que la moitié de ce qu'elle valait en argent.

Le surplus de la production de 1846 qui n'arriva pas, cette année même au marché, continua à embarrasser le commerce pendant plusieurs années et l'approvisionnement du bois équarri, qui en résulta sur le marché de Québec, fut représenté par les chiffres suivants :—En 1845, il y eut un approvisionnement de 27,702,344 pieds pour faire face aux exigences d'une exportation de 24,223,000 pieds ; mais en 1846, l'approvisionnement fut de

37,000,643 pieds et l'exportation, de 24,242,689 pieds ; enfin en 1847, les arrivages réunis à ce qui restait des années précédentes, firent élever à 44,027,253 pieds la quantité de bois répandue sur le marché tandis que le chiffre de l'exportation descendit à 19,060,880 pieds. A l'aide de ces données on peut comprendre quels étaient les intérêts rivaux des deux branches de ce commerce. La saison de 1845, qui fut si favorable aux producteurs et au pays, ne donna qu'un bénéfice douteux aux armateurs, puisqu'ils eurent à payer dans le Canada un prix élevé en proportion de la hausse des prix en Angleterre. Au contraire, la saison de 1846, qui fut si désastreuse pour les producteurs,—obligés de se défaire de leurs approvisionnements pour moins qu'ils ne leur coûtaient,—fut très favorable aux armateurs, car ils purent obtenir à Québec leur approvisionnement de bois, à moitié prix à peu-près de ce qu'il leur avait coûté l'année précédente, tandis qu'il n'y eut pas de baisse proportionnelle dans les prix sur les places d'Angleterre, du moins cette saison. Aussi ceux d'entre eux qui avaient passé des contrats, eurent-ils tout le profit de la différence entre les prix de leurs contrats et ceux qu'ils eurent à payer au Canada.

Il n'est pas nécessaire de dire quel fut, pendant les années suivantes, le mauvais état de ce commerce dont le dérangement général des affaires commerciales—qui commença en 1847,—fut la principale cause. Mais il n'y a pas à douter qu'en ce qui concerne le commerce du bois, ce dérangement n'ait été augmenté par la production énorme de 1846 qui continua encore à encombrer le marché pendant plusieurs années. Arrivé à ce point, je dois faire remarquer que l'enquête parlementaire dont il a été question, dévoila le fait que cet excès de production était dû, en partie il est vrai aux affaires heureuses des années précédentes, mais aussi au système imprudent adopté alors par le gouvernement et qui devait tendre à forcer la production, comme je l'expliquerai dans mes observations sur les réglemens.

Il était de l'avantage des armateurs que la production fût forcée de nouveau ; tandis qu'il était de celui des producteurs qu'elle fût limitée. Les armateurs et les producteurs sont également essentiels au commerce et comme en forçant la production, le Gouvernement ne parviendrait qu'à faire perdre à la Province son travail et son capital, on peut être certain que le plus sage est de laisser le commerce, autant que cela peut se faire, prendre lui-même son niveau sans intervenir en faveur d'aucun intérêt.

Mais il arrive qu'il faut des réglemens pour la coupe du bois sur les terres publiques, et c'est une des conséquences inévitables de ces réglemens d'exercer une certaine influence sur le commerce. Le but qu'on devrait se proposer dans ce genre d'affaires serait, par conséquent, de limiter autant que possible le cercle de cette influence,—en même temps que les réglemens offriraient les mêmes facilités à tous ceux qui veulent s'embarquer dans ce commerce,—une juste protection à tous les droits acquis et une garantie complète aux capitaux qu'il est nécessaire de placer dans ces entreprises, afin de rendre utiles les ressources des territoires boisés et de ne pas les maintenir dans leur état improductif.

Tels étaient les principes mis en question et les intérêts placés en opposition. Les deux camps présentèrent des mémoires au gouvernement, chacun d'eux essayant d'assurer la prépondérance à ses propres vues.

Cependant, le mémoire des armateurs ne donna pas correctement les raisons pour lesquelles ceux qui l'avaient signé s'opposaient réellement à

la demande des producteurs. Je serais fâché vraiment d'accuser des personnes si haut placées et qui jouissent d'une telle estime d'avoir fait ces faux rapports intentionnellement ; mais, par suite de leur ignorance des particularités de cette branche du commerce à laquelle ils n'appartenaient pas, ainsi que des règlements qui la gouvernaient, ils se laissèrent entraîner dans une suite de faux arguments qui aboutissaient à des conclusions erronées, et quelques faux renseignements ou une appréciation erronée de leur part fit que chaque paragraphe de leur mémoire contenait soit directement soit par déduction une assertion qu'aucun fait ne pouvait étayer.

Ils prétendirent d'abord que la rente foncière était "une des conditions acceptées par les possesseurs de licences, lorsqu'ils obtinrent le privilège de couper, etc.," ce qui n'était pas le cas, pour la grande masse des commerçants, ces limites à bois ayant été obtenues sans aucune condition à cet effet et la rente foncière étant un impôt auquel ils ont été sujets depuis. Les armateurs déclarèrent ensuite que "depuis quelques années, la plus grande partie des limites à bois de la Couronne a été monopolisée par quelques maisons," tandis qu'il n'y avait eu aucun changement qui eût pu amener ce monopole, le seul changement introduit dans une longue série d'années étant précisément celui qu'ils s'efforçaient de maintenir, l'établissement des rentes de terres, etc., qu'ils représentaient, dans ce but, comme la barrière la plus efficace qu'on eût encore trouvée à l'envahissement du monopole.

Je puis faire remarquer à ce propos que l'existence de ce grand monopole que le mémoire dénonçait, n'était rien plus qu'une chimère, ainsi que le prouve le fait qu'il y a en moyenne environ neuf cents limites à bois sous licence entre les mains d'à peu près cinq cents personnes. Par conséquent, l'assertion qu'il y a un monopole dans un commerce fait par cinq cents concurrents, dont chacun est également libre de faire autant d'affaires qu'il le juge convenable ou que ses moyens le lui permettent, ne mérite pas d'être réfutée plus longuement.

Il peut y avoir, il est vrai, des monopoles de localités dans certains lieux où des personnes de grands moyens achètent les établissements moins considérables du voisinage. Mais il est impossible qu'il y ait dans un commerce réglé comme l'est actuellement celui des bois, quelque chose de semblable à un monopole général ; et quant à ce qui regarde le monopole de localités, ce n'est pas par le gouvernement qu'il a été créé ou qu'il est maintenu, mais bien par l'influence du capital, et l'on sait que le gouvernement ne peut pas contrôler l'application du capital aux entreprises commerciales. Le plus grand monopole de localité qui se soit encore élevé dans cette Province fut celui qui s'étendit, il y a quelques années, sur la vallée du St. Maurice ; mais il dut son existence à l'influence obtenue par le capital au concours public, bien que les règlements faits dans cette occasion eussent spécialement en vue d'amener le commerce de la contrée dans le plus grand nombre de mains possible. Néanmoins, le capital parvint, un instant, à dompter toute espèce de concurrence, et c'est grâce à la fermeté avec laquelle le Gouvernement résista aux appels répétés et pressants de personnes influentes, pour obtenir le relâchement des règlements, que ce monopole fut enfin brisé.

Et pour dire vrai on peut avancer que la branche du commerce conduite par les armateurs, telle qu'elle est organisée à Québec, ressemble bien plus

à un monopole que celle des producteurs, car le total des affaires que font cinq cents compétiteurs sur les terres publiques, et peut-être un nombre égal de producteurs sur les terres des particuliers, se trouve concentré à Québec, autant du moins que ce port est le centre de ce commerce, entre les mains d'environ quarante armateurs parmi lesquels il s'en trouve neuf ou dix qui accaparent à eux seuls les trois quarts de la production. Mais si ce résultat peut être aussi une espèce de monopole, il faut encore l'attribuer au capital et nullement à l'influence du Gouvernement, qui n'a pas plus le droit de limiter à une ou à cent limites à bois les opérations du producteur que de restreindre à un navire ou à cent les chargements de l'armateur.

Les pétitionnaires se plaignaient aussi de ce que le monopole contre lequel ils s'élevaient était "presque à l'exclusion totale de ceux dont les moyens ou l'influence n'était pas assez grande pour leur faire obtenir des limites." Ces lignes renfermaient un exemple frappant d'hommes d'une haute position descendant jusqu'à se mêler des affaires d'autrui et qui se trouvaient par là entraînés jusqu'à tomber dans des erreurs vulgaires touchant des questions dont ils ne savaient pas le premier mot. Comme on le voit, ils se plaignaient de deux causes principales du monopole contre lequel ils s'élevaient. D'abord c'était que, sans une certaine somme d'argent, il était impossible d'obtenir des limites à bois ; et en second lieu, que—faute de moyens—on pouvait obtenir ces limites avec de l'influence. La première cause doit être admise. Ceux qui ont des moyens acquièrent des limites aussi bien que des maisons, des terres et des navires, à "l'exclusion de ceux dont les moyens ne sont pas assez grands pour obtenir ces choses." C'est là un vieux sujet de plainte auquel les Gouvernements n'ont pas trouvé de remède.

Et en supposant même qu'à la suggestion des pétitionnaires qui, soit dit entre parenthèses, n'appartenaient pas à la classe qui plaide ordinairement en faveur d'une telle doctrine, le Gouvernement eût adopté ou qu'il adopte un jour quelque vague méthode de faire arriver les limites à bois aux mains de ceux qui n'ont pas les moyens de les obtenir d'une manière légitime, les personnes qui en ont les moyens—pourvu toutefois que la possession valût le placement du capital,—s'empresseraient d'acheter ces limites à ceux qui les auraient, et l'on entendrait se renouveler alors le même cri en faveur d'une seconde distribution.

Quant à la seconde plainte, il suffit de dire qu'elle n'est fondée sur aucune loi ni aucun des règlements relatifs à ce commerce. Par conséquent, si ce reproche avait été juste, c'est que les lois où les règlements auraient été violés ; les pétitionnaires auraient dû établir ce fait, et ne pas le donner comme avéré ; tandis qu'il n'ont pas même essayé d'avancer une preuve d'une violation de ce genre.

Pour conclure, ces personnes suggérèrent que si les détenteurs de licences ne pouvaient pas payer ou ne le voulaient pas etc., leurs limites devraient être remises aux enchères, et elles ajoutaient que dans leur opinion ces limites seraient prises immédiatement par d'autres industriels, malgré la gêne dans laquelle étaient les affaires à cette époque, et qu'ainsi le Gouvernement n'éprouverait aucune perte.

Il est difficile de parler sérieusement d'une pareille proposition. Si l'occasion s'était présentée de remettre aux enchères publiques des privilèges qui, dans plusieurs cas, avaient été achetés une fois déjà à un taux

élevé et pour l'exploitation desquels il s'était dépensé des centaines de milliers de louis de la bourse des particuliers (ainsi que le prouvent les rapports envoyés au Parlement en 1852,) et si le gouvernement avait profité de cette occasion, il n'y a pas à douter que ces privilèges n'eussent trouvé des preneurs sans que le revenu eût eu à en souffrir. Mais c'était là un cas qui n'était ni plus raisonnable, ni plus probable que s'il s'était agi de faire profiter le revenu des navires des pétitionnaires dans le cas où ceux-ci auraient demandé un changement dans les lois sur la navigation.

Telle était la fausse position prise par le parti des armateurs à l'époque; mais les considérations erronées dont ils se servirent pour s'opposer à la demande des producteurs, ne furent acceptées naturellement ni contre cette demande ni pour l'appuyer, et il fallut régler cette question d'après son propre droit.

Le mémoire des négociants producteurs présentait aussi les signatures de quelques armateurs qui étaient en relations plus intimes avec les producteurs ou qui avaient un intérêt plus direct dans les affaires de ces derniers. Il y avait aussi parmi les signataires deux ou trois maisons de commerce qui, n'ayant pas de rapports d'intérêt avec les producteurs, autant du moins que le département pût s'en assurer, ne furent sans doute poussés à signer que par le désir libéral de favoriser autant que possible les intérêts du pays et ceux du commerce en général. Quelques négociants et d'autres habitants de l'Outaouais, dont les intérêts dépendent de ceux des producteurs, bien qu'ils ne soient pas engagés eux-mêmes dans le commerce du bois, figuraient aussi parmi les pétitionnaires.

Ces pétitionnaires demandaient à être exempts de l'espèce d'amende dont étaient passibles les locataires de limites inoccupées, pendant trois ans ou jusqu'à ce que la gêne qui était alors dans le commerce eût cessé. Bien que cette concession n'eût été que temporaire, cependant il n'y a pas à douter qu'on ne s'en fût servi comme d'un précédent pour demander au gouvernement d'intervenir ensuite dans toutes les fluctuations éprouvées par le commerce.

On doit faire remarquer qu'en 1846, à l'époque où commença la crise dont, à bien dire, on ne se remit qu'au bout de quatre ans,—le système des rentes de terres n'était pas encore en force. Les possesseurs de licences n'étaient soumis, à cette époque, qu'au paiement des droits imposés sur le bois abattu. Alors, comme aujourd'hui, ils étaient obligés d'exploiter leurs limites tous les ans, mais c'était sous peine de se voir privés du droit de faire renouveler leurs licences, au lieu d'être condamnés à une augmentation de paiement. On se plaignait de ce système sous le prétexte qu'il favorisait le monopole, car il fallait encourir de grandes dépenses avant de pouvoir prouver qu'une limite n'avait pas été exploitée; et même après cela, le premier locataire pouvait acheter une seconde fois sa limite. La condition d'occupation, c'est-à-dire la quantité de bois qu'il fallait abattre dans chaque limite pour constituer l'occupation, était trop considérable en 1845-6, et elle avait, par conséquent, une tendance à forcer la production.

Afin de faire cesser les cris alors prédominants contre le ménopole, le Département annonça aussi, à peu près à la même époque, à défaut de statuts relatifs à cette affaire,—que toutes les plus grandes limites seraient subdivisées au bout de trois ans. Cette résolution, bien qu'elle n'ait eu jamais d'effet, contribua aussi à forcer la production, car les possesseurs de

licences, dans leur désir bien naturel de tirer le meilleur parti possible de leurs terrains, abattirent dans l'intervalle tous les arbres de prix qui s'y trouvaient.

Les opinions étaient partagées relativement à la somme exacte d'influence que ces règlements exerçaient sur cette production excessive ; mais il était admis généralement qu'elles tendaient dans une certaine mesure à stimuler la production. Dans tous les cas, cette gêne du commerce conduisit le Gouvernement à concourir au soulagement des producteurs par les mesures suivantes : l'annonce d'une subdivision des limites fut retirée ; la mesure d'exploitation, réduite, et enfin il leur fut permis, d'année en année jusqu'en 1850, de conserver leurs limites sans aucune condition d'occupations et sans rien payer, même dans les cas où ils jugeraient à propos de ne pas les occuper.

Ainsi, pendant les périodes alternatives de grande prospérité et de gêne dont il vient d'être question, le gouvernement alla d'un excès à l'autre en voulant régler le commerce. C'est pourquoi il devint nécessaire d'arrêter un système de lois pour gouverner ce commerce, et c'est, dans ces circonstances, qu'on adopta les règlements dont fait partie l'institution des rentes foncières.

D'après ce système, on établit sur les limites à bois une rente foncière payable tous les ans, à titre de charge régulière, et qui est permanente et en dehors des droits ordinaires. D'un autre côté, afin d'empêcher le monopole, il fut décidé que la rente des limites à bois qui n'auraient pas été occupées pendant la saison précédente, serait doublée au jour du renouvellement de la licence, comme pour frapper d'une amende le licencié et que, tous les ans, le chiffre de cette rente irait en doublant jusqu'à ce que les limites fussent occupées. Ainsi, la rente la plus grande limite que la loi permette est, en dehors de tous les autres droits, de £6 5 chelins payable annuellement ; mais faute d'avoir été occupée pendant toute une saison, cette division est soumise, l'année suivante, à une charge de £12 10 chelins. Cette somme est élevée à £25, si la seconde année la limite n'était pas occupée, et elle arrive la troisième année à £50 si l'occupation n'a pas commencé encore, et ainsi de suite sans aucune limite, selon le principe introduit primitivement ; mais dès que la limite est occupée, la rente retombe au chiffre de £6 5 chelins.

Pendant les premières années qui suivirent la mise en pratique de ce système, il ne pouvait pas contribuer d'une manière bien sensible à forcer la production ; mais la constante augmentation de la rente, en progression géométrique, devait, à un certain point, faire grandir cette dernière d'une manière si soudaine et dans de telles proportions que les possesseurs de limites avaient ou à les occuper ou à les abandonner. Malheureusement pour le plus grand nombre de ces locataires, ils se trouvèrent placés dans l'alternative ou d'augmenter leur production de bois ou d'abandonner les terrains pour lesquels ils avaient payé déjà un certain nombre de rentes et sur lesquels quelques-uns d'entre eux avaient dépensé de l'argent sans en rien retirer encore, juste au moment où l'état de grande gêne dans lequel se trouvait le commerce exigeait qu'on réduisit le chiffre de la production au lieu de l'augmenter. Il faut dire ici que les causes de cet état de gêne étaient entièrement étrangères à la régie intérieure du commerce, car ce qui le distingua principalement de la crise précédente de 1846-7, etc., c'est qu'il résulta moins d'un excès de production que d'une suspen-

sion soudaine des demandes, causée sans doute par la guerre qui, à cette époque, agitait les nations. Cette crise ne prit pas non plus les mêmes proportions que les autres, car elle ne fit que jeter les négociants dans un embarras momentané, tandis que dans les circonstances précédentes, elle avait semé la ruine dans tout le pays. Cependant il n'en était pas moins nécessaire d'appliquer à temps un remède, si la chose était praticable, et c'est dans ce but que les producteurs demandèrent à être pour le moment autorisés à suspendre la production que les règlements tendaient au contraire à augmenter.

Par conséquent, la question n'était pas, comme le prétendaient les adversaires des producteurs, de savoir si les possesseurs de limites rempliraient leurs conditions ou non, et en supposant même que telle eût été la question à régler, il se serait écoulé quelques années avant que l'application de l'amende dans toute sa rigueur eût eu pour effet de pousser des producteurs à abandonner leurs licences. Au contraire, ces derniers les auraient conservées et ils se seraient efforcés au moyen de plus vastes opérations de réduire à leur taux primitif les rentes de celles de leurs limites où le chiffre de l'amende avait grandi le plus, risquant ainsi les conséquences d'un excès de production plutôt que de se défaire de leurs licences.

La question à examiner était donc de décider si l'amende pour non-occupation, était trop sévère ou non.

Mais on était aussi à se demander si les circonstances exceptionnelles du jour, amenées par la guerre ou par toute autre cause, étaient de nature à rendre opportune la suspension temporaire de l'amende ?

En premier lieu, et en ce qui concerne l'amende dont sont passibles les terrains inoccupés, il faut remarquer que si un règlement quelconque parvenait à obliger tous les possesseurs de licences à exploiter leurs limites il en résulterait une production bien plus grande que ne le demandent les besoins du commerce. Mais il n'y a pas de règlement qui puisse avoir cet effet, car l'application d'une trop forte amende aurait pour résultat l'abandon d'une grande partie du territoire qui, aujourd'hui, est sous licence et ainsi des forêts qui donnent un revenu considérable, deviendraient entièrement improductives sous le rapport des rentes de terre aussi bien que sous celui des droits sur le bois coupé. En outre, il faudrait s'assurer si, durant l'excitation de la prospérité, les capitalistes ne trouveraient pas, dans cet état des choses, de trop grandes facilités à se lancer dans ce commerce.

Le système de règlements relatifs à l'octroi des licences à bois commença par une série de tâtonnements et d'erreurs pour se perfectionner graduellement à l'aide de l'expérience.

Le système des rentes foncières était un essai et il a été fait avec succès, ce qui a donné une satisfaction générale au commerce ; mais ce serait trop que de prétendre que dans ce premier essai il n'a pas été commis d'erreurs, et que d'un bond on est arrivé à la perfection sans la moindre expérience due à la pratique.

Lors de l'introduction de ce système, on ne pouvût nullement à l'éventualité alors fort éloignée des grands abus qui pourraient se présenter quelquefois si l'on ne limitait pas le chiffre auquel pourrait s'élever la rente foncière. Par exemple, il arrive que des marchands de bois prennent des limites dans des localités jusqu'alors inaccessibles, et que quelques-uns d'entre eux, se réunissant pour améliorer un cours d'eau, (ce qu'ils font

souvent en dépensant plusieurs milliers de louis,) emploient tous les capitaux qu'ils pouvaient consacrer à cette opération. Avant que le taux de la rente soit arrivé à un chiffre trop élevé, leurs améliorations leur permettent d'occuper les limites inférieures ; mais le commerce devient gêné ; les marchands de bois ne peuvent pas pousser immédiatement leurs travaux jusqu'aux limites supérieures, et les rentes foncières prennent ainsi de telles proportions qu'ils sont obligés d'abandonner leurs licences, tandis que, par suite de leurs dépenses, ils se trouvent dans l'impossibilité de reprendre leurs limites aux mêmes conditions qu'un nouvel acheteur, qui recueillera ainsi le fruit de toutes leurs avances.

On a proposé pour remède de considérer les améliorations comme une occupation ; ce qui serait très-juste en principe, mais extrêmement difficile dans l'application.

Le département verrait lui arriver de tous les points du pays des causes de ce genre à décider. Il se trouverait dans la nécessité de baser ses décisions sur des informations incomplètes, tandis qu'il s'élèverait sans cesse des disputes pour déterminer la somme d'améliorations qu'il faudrait avoir faite pour égaler le taux d'exploitation et, avec quelque honnêteté que ce système fût suivi, on entendrait constamment des accusations de partialité.

C'est pourquoi, après avoir pris toutes ces difficultés en considération, on pensa qu'on pourrait faire face à toutes les éventualités de ce genre avec une règle générale, qui fût mesurée de manière à perfectionner le système et à le rendre permanent dans son ensemble, au lieu d'en embarrasser l'application.

On arrêta, par conséquent, comme règle générale, que la rente foncière la plus élevée ne pourrait jamais excéder une somme égale à celle que produirait la limite en droits, si elle était dûement occupée suivant les réglemens, et que la rente foncière resterait, chaque année, à ce chiffre jusqu'au commencement de l'occupation,—époque à laquelle elle descendrait naturellement à son taux primitif, ainsi que cela avait lieu auparavant. De cette manière, tandis que les spéculateurs qui réservent des limites pour une exploitation future, achètent chèrement ce privilège, puisqu'en réalité ils paient autant que s'ils coupaient le bois, le public n'a pas le moindre sujet de plainte, car il reçoit tous les ans le prix de son bois, tout en conservant cet article avec les droits qu'il y avait, pour aller grossir le revenu des années à venir. En même temps, cette règle empêche le système d'être oppressif et par conséquent inapplicable, car c'est ce que deviennent toutes les lois oppressives.

D'un autre côté, en ce qui regarde la suspension temporaire du système, la question est aujourd'hui la même qu'alors, et elle ne se modifiera pas. Il faut remarquer en règle générale, que c'est un mauvais principe de s'écarter pour des causes partiales, temporaires ou locales, des lois qui gouvernent le commerce, et que dans tous les cas, les conséquences de cet acte sont fâcheuses.

S'il arrivait une fois qu'en voyant le commerce dans la gêne, par suite d'un excès de production ou pour toute autre cause, le gouvernement intervînt pour régler le marché ou l'approvisionnement, soit directement soit indirectement, on s'attendrait à une semblable intervention en d'autres occasions semblables, et cet espoir ferait grandir outre mesure l'esprit de spéculation dans les temps de prospérité, avec la certitude d'arriver à un pareil résultat. Si le gouvernement se laissait entraîner à se relâcher en-

vers les locataires de limites inoccupées, sans autre cause que les fluctuations ordinaires du commerce, le public ne tarderait pas à sentir s'ébranler la confiance qu'il a dans l'efficacité ou la mise en pratique du système. Il n'y a que la plus grande nécessité amenée par des causes tout-à-fait en dehors du commerce lui-même, qui pût dans une circonstance quelconque servir de prétexte à une exception à cette règle générale; aussi la seule question qui fût alors digne d'être examinée était de s'assurer si les effets de la guerre qui se poursuivait alors avaient été de nature à provoquer une pareille exception.

Afin de considérer cette question, il devint nécessaire de faire une revue rétrospective du commerce pendant quelques unes des années précédentes; et il résulta de ce coup d'œil que, comparativement à la quantité de l'exportation, il n'y avait pas eu de grands excès d'approvisionnement sur le marché de Québec. Il est vrai qu'en 1852, cet approvisionnement fut un peu trop considérable et qu'à la fin de cette année, les 18,151,750 pieds de bois équarri qui restèrent sur le marché étaient hors de proportion avec la demande; mais les producteurs, mettant à profit la triste expérience acquise en 1846 et pendant les années de gêne qui l'avaient suivi limitèrent prudemment la quantité de leur production en 1853 et, à la fin de cette année-là, on n'eut à disposer que de 12,632,929 pieds. Cependant, par suite des besoins extraordinaires de la consommation, ces années furent si favorables aux producteurs que ceux-ci se remirent à augmenter considérablement leurs envois en 1854. D'un autre côté, le chiffre de l'exportation grandit aussi et les 13,465,602 pieds qui se trouvèrent sur le marché à la fin de cette saison n'auraient pas causé d'embarras sérieux au commerce, bien que ce fût une quantité considérable, si les demandes n'avaient pas changé. Mais, ces demandes diminuèrent considérablement n'importe, quelle en fût la cause; car à l'époque où l'on pria le plus le gouvernement d'intervenir, soit le 2 Juillet 1855, il n'était arrivé que 121,778 tonneaux dans le port de Québec, tandis que pendant la même période de l'année précédente, ce total s'était élevé à 240,021 tonneaux. A la fin de 1855, le chiffre des arrivages ne fut que de 346,449 tonneaux; il avait été de 580,323 en 1854. Quant à l'exportation, elle avait été de 25,346,800 pieds de bois équarri, la première de ces deux années, et elle descendit à 15,389,774 l'année suivante. Il y a dans la loi actuelle un défaut qui rend impossible l'exactitude des statistiques relatives aux madriers. On eut aussi à constater, cette année, une diminution dans la quantité de bois, ordinairement considérable, employée à la construction des bâtiments et qui est exportée sous cette forme nouvelle. Néanmoins, on put s'assurer par l'enquête minutieuse faite à ce sujet que, tout considéré, le commerce se trouvait encore dans de bonnes conditions et que la gêne qui régnait alors serait seulement passagère; car, bien qu'il n'y eût pas eu d'excès de production pendant les quelques années précédentes, relativement à l'importance de l'exportation, cette exportation s'était augmentée graduellement dans de telles proportions qu'elle produisit un encombrement momentané, non pas sur la place de Québec mais en Angleterre, ce qui devait produire les mêmes effets. De plus, ces effets devinrent sans doute plus fâcheux jusqu'à un certain degré, par suite de la diminution qu'éprouva la consommation pendant la guerre, et de la gêne financière qui en résulta.

C'est pourquoi le Gouvernement resta sourd aux pétitionnaires qui demandaient l'autorisation de suspendre pendant trois ans leurs opérations

sans encourir l'amende à laquelle ils s'exposaient en vertu des règlements. En effet, dans la supposition que la nécessité d'une détermination si exceptionnelle puisse se faire sentir quelquefois, il ne paraissait pas que les causes actuelles dussent produire une gêne d'une durée suffisante pour permettre au Gouvernement d'intervenir dans le fonctionnement d'un système qui jusqu'alors avait donné une si grande satisfaction au public et un tel caractère de stabilité au commerce.

La suite a prouvé la sagesse de ce refus ; puisqu'en 1856, l'exportation atteignit presque le taux moyen, en s'élevant de 3,919,378 pieds au-dessus du total de l'année précédente, ce qui est égal à quarante-six millions, d'après la mesure des planches d'un pouce. Cette saison fut, en réalité, également favorable au producteur et à l'armateur, et cela sans qu'il eût été nécessaire d'avoir recours aux diverses mesures extrêmes qu'on demandait l'année précédente au gouvernement, pour protéger le commerce.

La seule réforme qui fut adoptée alors ne devait pas avoir d'effet immédiat ; elle consistait, ainsi que je l'ai dit déjà, à arrêter l'augmentation graduelle de la rente des limites inoccupées, dès qu'elle aurait atteint un chiffre égal à la somme de la rente primitive et des droits à percevoir sur le bois coupé dans une limite occupée. C'est à peine si pour se protéger contre le monopole, le public pourrait demander plus que de soumettre le bois sur pied des limites inoccupées au même paiement que si ce bois avait été envoyé au marché.

Dans les années précédentes on avait appliqué des lois plus sévères aux limites inoccupées, mais comme on l'a vu déjà, cette rigueur avait pour résultat de porter le gouvernement à céder dès qu'une crise survenait, ce qui prouve que les mesures extrêmes sont toujours les moins efficaces, tandis que dans les affaires commerciales elles causent en outre, de l'incertitude et des fluctuations. J'ai parlé en détail de l'appel fait au gouvernement en 1855, par des intérêts rivaux, parce qu'alors grand nombre de personnes craignaient sérieusement l'approche d'une crise et de difficultés redoutables et qu'on se trouvait en même temps, au milieu d'une autre crise pendant laquelle on devait vérifier l'efficacité des règlements qui gouvernent jusqu'à un certain point l'ensemble du commerce dans ses rapports avec les opérations sur les terres publiques. Et en outre, si je me suis étendu sur cette question, c'est que le système adopté alors par le Gouvernement, a donné la solution d'un problème difficile, et qu'il paraît devoir exercer une influence durable sur le commerce.

Néanmoins, la décision prise en cette circonstance, ne put pas empêcher une nouvelle tentative de la part des propriétaires de scieries pour obtenir des privilèges exceptionnels. Le gouvernement reçut à ce sujet plusieurs pétitions qu'il avait dernièrement sous sa considération et qu'il a fini par rejeter. Comme c'est là une question qui intéresse le pays au plus haut point, il peut être à propos d'expliquer les principes et la politique qui s'y rattachent.

Les mémoires présentés au Gouvernement différaient quelque peu sur les moyens proposés pour arriver à leurs fins, mais le but était généralement le même. Par exemple, l'un demandait que le total des billois de bois coupés pour le compte d'une scierie, fût mis en proportion avec l'étendue totale des limites louées par le propriétaire de cette scierie,—en d'autres mots, que si un producteur coupait dans une limite le double de la quantité de

bois qui constituait l'occupation, il pût conserver une autre limite sans l'occuper et sans avoir à payer le double de la rente précédente.

Un second proposait de n'augmenter la rente de quelques divisions inoccupées, qu'après l'achèvement de certains travaux d'amélioration, etc. On donnait comme raison principale de toutes ces demandes, que les scieries rapportent plus au pays que l'exportation du bois équarri, et aussi, qu'il est nécessaire dans ces établissements d'avoir en réserve une plus grande quantité de bois pour les besoins de l'avenir.

Plusieurs des arguments avancés dans ces pétitions avaient été considérés déjà comme des raisons suffisantes pour encourager les scieries, de préférence au commerce du bois équarri, et c'est précisément pour ces considérations que sous l'empire des règlements actuels, on frappe le bois envoyé des Terres Publiques aux scieries, de droits d'une moitié moins lourds que ceux auxquels on soumet le bois équarri.

Cependant, les pétitionnaires prétendaient que cet avantage n'est pas aussi favorable que celui qu'ils demandaient, en ce que moins on paie les billots de bois et plus la production se développe, et l'on sait que ce sont les excès de production qui jettent le commerce dans les plus grandes gênes. Aussi en prenant ce fait pour base de leur argumentation contre l'obligation d'exploiter toutes les limites, ne manquaient-ils pas d'ajouter que la réforme qu'ils proposaient tendrait, au contraire, à diminuer la production, puisqu'elle leur permettrait de garder leurs limites pendant plusieurs années pour les besoins futurs, sans les occuper.

Mais il est difficile de comprendre comment on pourrait accepter des arguments de ce genre sans donner une sanction directe aux monopoles en général, car si le bas prix de la matière brute dont on se sert pour faire les madriers tend à stimuler la production, ce n'est que parce qu'il permet aux producteurs de vendre à meilleur marché et, par conséquent, de faire une concurrence plus formidable et plus étendue aux producteurs d'articles semblables dans les pays étrangers. Mais si l'on donnait à quelques grands industriels les moyens d'enfermer une grande quantité de produits bruts et de l'enlever à l'industrie, excepté au fur et à mesure qu'ils jugeraient à propos d'envoyer leurs articles au marché, on travaillerait à diminuer l'approvisionnement, à limiter l'étendue de notre concurrence avec les autres peuples, et à donner momentanément à l'article une valeur factice contraire à tous les bons principes du commerce.

Il est vrai que quelques personnes intéressées dans ces affaires profiteraient, pendant quelque temps, de cet état des choses, mais dans un pays où la matière brute est si abondante, le commerce ne tarderait pas à trouver son propre niveau, parce que d'autres capitalistes, voyant les avantages que quelques personnes favorisées retirent de ces règlements, achèteraient des limites au prix élevé ou d'après la valeur factice que leur donnerait la règle exceptionnelle en faveur des limites dont le bois est destiné aux scieries; ou bien, et l'effet en serait le même, ces capitalistes convertiraient les limites qu'ils exploitaient déjà pour en obtenir du bois équarri en divisions consacrées aux scieries et il s'élèverait de grands établissements pour la manufacture des madriers. Ensuite, lorsque les approvisionnements seraient arrivés à la même limite que celle dont on se plat aujourd'hui, on avancerait de semblables arguments en faveur de quelque nouvel antidote destiné à raviver un commerce auquel on aurait donné une croissance forcée au lieu de le laisser sur sa propre base et de

lui permettre de chercher le niveau qui lui convient, ce qui est le seul grand principe à l'aide duquel une branche quelconque de commerce puisse prospérer sans nuire aux autres intérêts.

Si la règle exceptionnelle demandée par les pétitionnaires avait été accordée, il se serait élevé aussitôt contre elle de grands cris poussés par toutes les personnes qui n'auraient pas été intéressées immédiatement en sa faveur. Une loi semblable n'aurait pas pu exister longtemps à l'encontre du sentiment général du commerce et il serait devenu bientôt indispensable de l'abroger, ce qui eût été une source de fluctuations et une cause d'incertitude, c'est-à-dire des deux maux qui résultent toujours des pires systèmes auxquels on veuille assujétir un commerce quelconque.

Il est aussi évident qu'en donnant une valeur artificielle à l'article travaillé, on en limiterait la vente et que l'article brut, sous forme de bois équarri et de billots, se trouvant exempt de toute entrave, prendrait à la place des planches la route de l'étranger. La plus grande partie du bois équarri exporté est scié ensuite et entre ainsi en concurrence avec le bois qui était scié avant d'être exporté ; de manière que les pétitionnaires se contredisaient eux-mêmes lorsqu'ils se plaignaient de l'excès de la production du bois scié dans le pays et qu'ils cherchaient à remédier à ce mal en entourant la production canadienne d'entraves qui, si elles avaient eu d'un côté l'effet désiré, auraient, de l'autre, simplement stimulé l'exportation du produit brut. Par conséquent, ces personnes demandaient en réalité de limiter la branche qui était en leurs mains, sans avoir le moindre pouvoir de barrer la source principale de la production, celle qui régit le marché.

Le seul argument puissant en faveur des prétentions des propriétaires de scieries, c'est que leurs établissements exigent constamment une plus grande provision de bois et que, par conséquent, il devrait leur être permis d'avoir des limites en réserve pour les besoins futurs. Mais en admettant cette raison dans toute sa force, les règles actuelles n'empêchent personne de mettre en réserve et sans l'exploiter toute étendue de bois jugée nécessaire aux opérations de l'avenir. On n'a qu'à donner en échange de ce privilège un supplément de rente dont le *maximum* a été déterminé par la loi, ainsi que je l'ai dit déjà.

Le meilleur moyen de donner une idée du degré de protection accordé déjà aux scieries, serait de mettre d'un côté de la balance le total des rentes supplémentaires qu'ils auraient à payer en échange de l'étendue de forêt qu'ils aimeraient à réserver pour les besoins de l'avenir et qui dans leur opinion doit être relativement plus grande que celle des producteurs de bois équarri,—et de l'autre côté, la différence faite en leur faveur dans les droits sur le bois. Une telle comparaison leur ferait voir en un coup d'œil qu'aucune somme payée sous forme de rentes extraordinaires ne pourrait égaler celle dont il leur est fait remise grâce au règlement qui frappe les bois de sciage de droits plus faibles.

En outre, le gouvernement ne pourrait trouver aucun moyen *pratique* d'assurer aux scieries par ses règlements un approvisionnement constant et relativement plus grand que celui des établissements où l'on équarrit le bois, lors même que ce fût là une chose à désirer. Le fait est que ces limites à bois sont devenues des marchandises, tantôt achetées et tantôt vendues dans un but de spéculation, ayant divers prix auxquels ils sont cotés sur la place au moment de la vente et éprouvant des hausses et des baisses selon la somme d'améliorations qu'ils renferment, leur situa-

tion ou toute autre considération, de manière qu'on voit communément des personnes qui ont plus de limites qu'il ne leur en faut, en vendre quelques-unes et celles qui n'en ont pas assez, en acheter. Les territoires boisés, qui sont situés dans les divisions principales où se fait le commerce du bois, sont plus grands que ne le demandent les besoins de ce commerce, et s'il arrivait jamais que les scieries fussent à court de bois pour continuer à fonctionner avec succès, les propriétaires ne seraient nullement en peine de trouver à acquérir de nouvelles limites de la couronne ou des particuliers qui ont de ces licences, et aux prix que ces propriétés pourraient avoir sur la place au moment de la vente. Tout moyen exclusif à l'aide duquel il leur serait permis d'acquérir ou de conserver ces limites ne saurait être permanent et ne ferait que les placer dans une situation factice qui, devant avoir peu de stabilité, cesserait à leur propre détriment.

Il fut un temps où les réglemens exceptionnels étaient la plaie du commerce du bois, et où l'on avait tellement l'habitude de prendre en considération des cas particuliers placés sur un terrain spécial, que c'était devenu presque la règle et non l'exception.

Il en résultait, non seulement une accumulation constante de cas de cette nature devant le gouvernement, mais aussi, et s'était là le pis, un état voisin de l'anarchie dans les divisions de l'Outaouais où l'on fait ce commerce. Il est impossible de bien gouverner le commerce sans des règles générales qui s'appliquent également à tous et sous l'empire desquelles tout le monde peut se prévaloir des mêmes privilèges. On ne saurait donner une meilleure preuve en faveur de ce principe que le résultat même de la mise à exécution du réglement exceptionnel demandé par les pétitionnaires, en supposant qu'on leur eût accordé ce qu'ils désiraient. On verra que non seulement la théorie sur laquelle ils s'appuyaient pour faire cette demande est fautive, mais aussi que l'application en est impossible. Il ne serait pas possible dans la pratique d'exempter des doubles rentes foncières les limites mises en réserve pour les besoins des scieries, parce que le gouvernement ne frappe de ces doubles rentes que les ressorts *inoccupés* et que des emplacements pris ostensiblement pour les scieries ne seraient simplement que réservés et pourraient recevoir plus tard n'importe quelle autre destination. Il ne serait pas moins impossible d'accorder aux propriétaires de scieries le droit de garder sans les occuper et sans payer d'amende, des limites dont l'étendue serait proportionnée à la quantité du bois travaillé dans leurs établissemens respectifs, car il faudrait déterminer chaque année la proportion de la production des différentes scieries. D'ailleurs ce remède ne ferait qu'augmenter le mal dont les pétitionnaires se plaignent, car il stimulerait d'autant plus la production que ceux qui produiraient le plus auraient droit à de plus vastes emplacements exempts d'amende.

Un des moyens proposés par les pétitionnaires pour obtenir ce qu'ils désiraient, consistait à accepter les travaux d'amélioration qu'ils auraient faits dans une rivière comme une occupation de toutes les limites qu'ils avaient sur ce cours d'eau. Il vaudrait autant octroyer tout le territoire arrosé par une rivière, dans une seule licence, à la condition d'occuper une partie de ce territoire. Le commerce serait exclu ainsi complètement d'une immense étendue de pays, et il s'élèverait sans cesse des mécontentemens de localité et des récriminations, tandis qu'on perdrait entièrement

l'avantage que le commerce du bois offre ordinairement au public d'attirer sur divers points des colons qui forment le noyau de plus vastes établissements.

Les arguments sur lesquels on a insisté le plus auprès du Gouvernement pour qu'il soulageât les locataires des limites dont les rentes ont atteint le plus haut point, mais dont on ne peut pas se servir jusqu'à ce qu'on y ait fait des améliorations, seraient également applicables à un grand nombre de cas dont la connaissance n'est pas arrivée jusqu'à nous, mais qui ne tarderaient pas à venir de toutes parts au Département si la concession demandée était faite dans une seule circonstance ; et après ce que j'ai dit, il est à peine nécessaire que je m'étende sur les mauvais effets des règles exceptionnelles dans des cas spéciaux, tandis que tout le monde peut s'assurer la jouissance de droits égaux sous l'empire des règles générales. S'il y a, dans quelques localités, des parties de forêts qui ne permettent pas l'exploitation jusqu'à ce qu'elles aient été améliorées, ceux qui y ont pris des limites n'ont pas à craindre que d'autres personnes cherchent à les acquérir dans le cas où ils les abandonneraient, car ces limites seraient tout aussi inutiles à ces personnes qu'à eux-mêmes. Si dans un cas quelconque, le licencié actuel comptait faire les améliorations lui-même, il ne serait pas juste de lui permettre de mettre ce terrain en réserve, jusqu'à ce qu'il lui convînt de commencer ces améliorations, tandis que peut-être d'autres personnes auraient entrepris plus tôt ces travaux s'il leur avait été permis de faire l'acquisition de ces limites. D'un autre côté comme certaines personnes attendent pour exploiter leurs licences que le gouvernement ait fait les améliorations nécessaires, il est plus que douteux qu'il soit juste de leur permettre de conserver, en vertu d'une exemption spéciale des charges ordinaires, une propriété à laquelle le gouvernement va donner une nouvelle valeur en y dépensant des deniers publics.

Je suis entré dans de si longues explications relativement à toutes ces questions, afin de faire connaître et comprendre à tout le public la politique du gouvernement concernant les affaires de ce genre, et aussi dans le but de mettre fin aux efforts continuels que font certaines personnes pour obtenir des avantages particuliers et par lesquels elles nous font toujours courir plus ou moins le risque d'amener dans certaines circonstances, des modifications, comme par exemple, dans les cas de changement du chef du Département, s'il arrive que le nouveau Commissaire, n'ait pas les renseignements nécessaires pour remarquer la tendance de certaines propositions qui se basent ouvertement sur des motifs d'intérêt public, mais qui, au fond, ont une portée bien plus limitée ; car il est à désirer que le gouvernement admette comme un principe de politique publique bien établi, qu'il ne peut en aucun cas intervenir convenablement pour mettre de côté, en faveur de quelques particuliers, les principes, les lois ou les réglemens qui gouvernent la société en général.

Je puis dire ici quelques mots au sujet d'un système dont on a fait l'essai dans la vallée du Saint-Maurice et qui diffère de celui qui prévalu dans les autres parties de la Province. D'après ce système, les limites sont concédées suivant le principe de priorité de demande. Ce système a été suivi pendant de longues années et, par conséquent, les titres originaux de plusieurs limites sont aujourd'hui très-anciens. Dans les premiers temps où l'on accordait les licences de cette manière, la demande

était bien au-dessous de la quantité de terres disponibles ; il s'en suivait que chacun obtenait ce qu'il était le premier à demander et lorsqu'une seconde personne trouvait convenable d'aller au-delà de la division déjà concédée, on la traitait avec la même facilité. Il y en eut qui s'avancèrent très-au loin, le long d'un principal cours d'eau où la navigation était aisée, plutôt que d'avoir à rendre une rivière pleine de rapides et de cascades, propre à la descente du bois. Au contraire, d'autres personnes crurent devoir prendre ce que leurs prédécesseurs avaient dédaigné et dépenser leurs capitaux à construire des glissoires, des estacades, des digues, etc., plutôt que d'avoir à transporter leurs provisions plus à l'intérieur et à amener leurs radeaux d'une plus grande distance ; et c'est ainsi que graduellement ce commerce s'est développé.

On peut dire que le même système prévaut encore, puisque la personne qui a fait la première demande a droit à la licence en se conformant aux conditions prescrites. Elle ne reçoit par là aucun privilège qui, à une vente publique, eût rapporté un prix au-dessus du total des loyers et des droits qu'elle aura à payer, car elle n'obtient que ce que toute autre personne pouvait avoir aussi bien qu'elle, mais dont elle paraît être la seule à se soucier. Cependant, cette personne a à faire de grandes dépenses d'exploration et d'arpentage pour lui permettre d'acquérir une nouvelle localité.

Néanmoins, les limites qui deviennent vacantes soit parcequ'elles sont confisquées ou pour tout autre motif, ne sont concédées de cette manière qu'après avoir été mises en vente publique. S'il a été impossible d'en disposer de cette manière, on les concède alors au premier qui en fait la demande, ainsi qu'il a été dit plus haut.

Il y a des exceptions à cette règle ; c'est lorsque certaines bandes de forêts ont dû à des causes particulières d'échapper à l'absorption de ce développement graduel et qu'elles sont livrées ensuite tout-à-coup au public, tandis que naturellement de nombreux concurrents se présentent pour obtenir le privilège de les exploiter. Dans ces cas, les limites sont mises aux enchères publiques, ainsi que cela a eu lieu, par exemple, pour la vallée du Gatineau, qui avait été fermée au public en général, (à cause d'un privilège spécial accordé à quelques personnes qui entreprirent d'améliorer ce cours d'eau), pendant une certaine période avant 1843, et qui fut ensuite livrée aux enchères publiques. On a fait d'autres ventes en vertu du même principe ; et, dans ces occasions, tout ce qui restait après la vente était concédé plus tard au premier qui en faisait la demande.

Le territoire du Saint-Maurice fut longtemps à la disposition de ceux qui auraient consenti à l'acquérir de la manière indiquée plus haut ; mais les grandes cataractes du Shawenegan formaient une barrière que l'entreprise particulière ne pouvait pas franchir, et c'est pourquoi la plus grande partie du pays resta sans acquéreur.

Cependant, lorsque le Gouvernement se mit à faire des travaux d'amélioration dans cette partie de la contrée, il donna aussitôt une nouvelle valeur au territoire, et, dans ce cas, il n'eût pas été juste que les quelques personnes qui par hasard avaient eu connaissance de ce changement, pussent profiter de cette augmentation de valeur à laquelle elles n'avaient contribué en rien en acquérant les meilleures limites simplement par le droit de priorité de demande. On suspendit, en conséquence, les règles générales par rapport à ce territoire ; on en fit un arpentage rapide et l'on disposa des limites en vente publique.

Cependant les règles de cette vente furent basées sur un principe différent de tous ceux dont on avait fait l'essai jusqu'alors.

Auparavant, les ventes de ce genre se faisaient à la condition d'un boni en argent comptant et en sus des rentes et des droits qui restèrent d'ailleurs sans être modifiés.

Mais, dans cette occasion les ventes se firent au plus haut enchérisseur, sans qu'il fût question de boni, et chaque limite échut à celui qui en offrit la rente la plus élevée et qui fit en argent comptant le premier paiement annuel.

Par ce moyen, on supposait que les paiements au comptant seraient si au-dessous des autres qu'ils permettraient aux petits industriels de se mettre sur les rangs pour obtenir leur part de ce territoire que, sans cela, les grandes maisons eussent sans doute monopolisé.

Au contraire, il arriva que ces mêmes grandes maisons achetèrent presque tout ce qui fut mis en vente à des taux énormes. Mais la suite a prouvé qu'elles avaient agi ainsi dans l'espoir de porter le gouvernement à réduire les rentes, et c'est, en effet, ce qu'elles s'efforcèrent d'obtenir, dès qu'elles eurent à payer la rente de l'année suivante; mais ce fut en vain. Lorsqu'il fallut payer la rente de la troisième année, elles redoublèrent d'efforts et ces tentatives se continuèrent jusqu'en 1855, c'est-à-dire jusqu'à ce que le Gouvernement, dont la décision première était restée inébranlable, eût repris possession de la plupart des limites inoccupées et dont les locataires n'avaient pas payé la rente.

Je crois que ce résultat fut des plus heureux, car si le gouvernement avait cédé aux sollicitations dont l'entourait la haute influence des personnes intéressées, tous les membres de cette classe de négociants eussent perdu la confiance qu'ils peuvent avoir dans l'administration du système, et à tort ou à raison, chacun d'eux eût nourri l'espoir de se voir exempté, par une intervention spéciale, des conditions qu'il n'aurait pas désiré remplir; et c'est là un mal dont j'ai fait connaître déjà toute la portée. Je crois que ce résultat tournera aussi tout à l'avantage du territoire dont on pourra disposer à présent dans la mesure des besoins du commerce actuel, sans courir le danger de le voir acheté de nouveau sans raison par quelques spéculateurs qui espéreraient que le gouvernement les déchargerait de leurs obligations.

LA LOI SUR LE BOIS, LE MESURAGE ET COMPTAGE DU BOIS, ETC.

J'ai fait remarquer déjà que le Département du Surintendant des mesureurs dépend nécessairement de la division des forêts. Il me reste à présent à ajouter que ce service demande de grandes réformes pour fonctionner d'une manière satisfaisante.

Telle que la loi existe aujourd'hui, une grande quantité de bois échappe aux droits; tandis que selon l'esprit de la législation elle devrait être sujette aux mêmes charges. Si la loi actuelle rend cet abus facile, il faut l'attribuer peut-être au fait que ceux qui rédigèrent la loi, se proposaient plus particulièrement d'apporter un remède à un mal local concernant les transactions entre acheteurs et vendeurs sur nos propres marchés, au lieu de considérer, comme ils l'auraient dû, l'importance de donner une bonne réputation à nos bois dans les pays étrangers. Pour arriver à ce dernier but, la loi actuelle n'a aucune valeur, car la classification

faite ici lors du mesurage du bois, est entièrement négligée dans le chargement. Ce classement n'affecte, par conséquent, que la transaction entre le producteur et l'armateur, et son utilité cesse ensuite ; tandis que son importance pourrait s'augmenter beaucoup et s'étendre au point de donner la plus haute réputation à nos meilleurs bois sur les marchés anglais et de décourager la manufacture et l'exportation des qualités inférieures.

Cette loi est aussi défectueuse dans quelques détails qui sont même d'une essence locale, comme, par exemple, en ce qui concerne le bureau des arpenteurs relativement aux différends ; aussi, y a-t-il déjà quelque temps que le commerce a demandé un amendement à ce sujet.

L'augmentation de traitement des personnes attachées au bureau du surintendant, rendue nécessaire par l'augmentation des dépenses ordinaires de la vie, a aussi fait tellement grandir le chiffre des frais de ce service qu'il n'est pas surprenant que le total des honoraires ne soit plus suffisant pour maintenir ce corps d'employés, surtout si l'on se rappelle qu'une quantité de bois considérable passe à présent sans payer de droits, en vertu de l'article 24 de la loi, 8 Vic. chap. 49. Dans chacune des deux dernières années, le déficit de ce budget s'est élevé au chiffre de £1000 ; et si l'on permet que cet état des choses se continue, il finira par créer une nouvelle charge au revenu, qui l'a évitée jusqu'à présent grâce à la faveur d'un surplus des années précédentes.

Il est vrai que dans quelques détails on pourrait faire une économie ; mais il est assez certain que, dans l'état actuel des choses, ce déficit se renouvellera dorénavant chaque année, à moins qu'on ne réorganise le service ; et, à ce propos, il est à peine nécessaire de faire remarquer que si ce remaniement est dans l'intérêt du commerce, il est juste que le commerce paie les dépenses qu'il entrainera et qu'il ait le service sur le meilleur pied possible.

Avant de terminer mes observations sur les Bois et Forêts, qu'il me soit permis de dire, pour prouver l'importance de ce sujet, que le total de l'exportation du bois de tous genres, tel qu'on l'a obtenu des rapports de la douane pendant l'année dernière, s'est élevé à £2,504,970 15s. 5d. Ce chiffre ne contient pas la valeur du bois employé à la construction des navires dans les chantiers de Québec et qui devrait figurer pourtant à la colonne des exportations, puisque la plupart de ces navires sont vendus en pays étranger. La valeur totale des bâtiments vendus l'année dernière hors du Canada, s'est élevée à £303,269 7s. 6d. On peut donc dire que le total de l'exportation du bois a été en 1856, de £2,808,240 2s. 11.

Cependant, il faut remarquer que les statistiques fournies par la douane sont invariablement au-dessous de la vérité, relativement aux quantités exportées. La raison apparente en est que, comme il n'y a pas de droits à prélever sur l'exportation de ces produits il est difficile de faire comprendre aux négociants que cela concerne, l'importance de donner des renseignements exacts. Il faut dire que dans ces derniers temps, les choses se sont bien améliorées à ce sujet.

On n'éprouve aucune difficulté à savoir la quantité du bois coupé sur les terres publiques ; mais ce chiffre n'est pas exactement celui de l'exportation, car cette dernière se compose aussi de grandes quantités de bois coupé sur les terres des particuliers, tandis que la consommation intérieure absorbe, de son côté, du bois provenant de ces deux sources.

RESERVATIONS DES SITES DE VILLES.

Jusqu'à présent le gouvernement a eu assez généralement l'habitude de recommander à ses arpenteurs chargés de l'arpentage des townships, de marquer et de décrire les sites des villes et des villages qu'ils pourraient croire favorables, et qui, lorsque le besoin s'en faisait sentir, étaient arpentés plus tard et subdivisés en emplacements de maisons et de parcs que l'on mettait en vente.

L'expérience donne plusieurs motifs de discontinuer ce système. Comme le choix des villes et des villages où les affaires d'un pays doivent se faire, dépend à un si haut degré de causes qui se développent avec les progrès de la colonisation et selon l'esprit d'entreprise des particuliers, ainsi que de la direction que des circonstances fortuites peuvent donner aux lignes de communication intérieure, on ne peut pas être certain que les sites choisis par l'ordre du gouvernement seront précisément ceux qui conviendront le mieux aux affaires futures d'une contrée.

Dans les cas où des particuliers s'étaient établis antérieurement dans des situations avantageuses et avaient fait à leurs terres des améliorations importantes, il était difficile de dire s'ils avaient pris ce parti dans la pensée que ces sites deviendraient des emplacements de villes ou sans cet espoir, et lorsque les terres qu'ils occupaient étaient choisies pour devenir des sites de villes, ces colons devaient être traités avec autant de considération que les autres colons des terres vacantes. Si on les traitait différemment, en les chassant de leurs terres sans les indemniser des frais de leurs améliorations, ils avaient le droit de dire qu'on les traitait avec une grande injustice. Si d'un autre côté, on leur accordait seulement quelques emplacements de maisons, évalués d'après ce que ces terrains pourront valoir dans la suite, ils pouvaient se plaindre également, puisqu'on les privait du fruit de leur industrie, tandis que la compensation qu'ils pouvaient trouver plus tard dans l'augmentation de la valeur de quelques terrains pouvait ne se réaliser jamais. D'un autre côté, si on leur permettait de garder tout le site au prix ordinaire des terres, à cause de l'incertitude où on était que cet emplacement fût jamais transformé en ville, le public faisait en pure perte les frais de l'arpentage de l'endroit et ceux de la division en terrains de maisons ; et le monopole du site, que l'intervention du gouvernement était sensée devoir empêcher, était en ce cas aussi complet que si les terres avaient été vendues de la manière ordinaire et sans cette intervention.

Si ces sites étaient inoccupés à l'époque où on les avait choisis pour en faire des emplacements de villes, l'arpentage qu'on en faisait dans ce but excitait les colons irréguliers à se porter immédiatement sur cet endroit, chacun d'eux essayant de profiter de l'avantage que ce choix promettait, en achetant autant de terrains qu'il le pouvait. A la suite de cet empressement s'élevaient des différends résultant des prétentions de colons rivaux, relativement à la première occupation du terrain. Il fallait encourir alors les dépenses d'une commission spéciale chargée d'une enquête à ce sujet, et l'on n'avait jamais la certitude de voir ces questions réglées d'une manière définitive, à cause de l'obscurité des renseignements.

De cette manière, le Gouvernement faisait de grandes dépenses sans que le public retirât un avantage équivalent de la réservation des sites des villes et de la subdivision qu'on en avait faite en emplacements de maisons. C'est pourquoi l'on se propose d'abandonner ce système et de laisser

à l'esprit d'entreprise et à la direction des affaires d'un pays de déterminer les sites de ses villes et de ses bourgades futures ; et l'épreuve qu'en ont faite les Etats-Unis prouve que ce choix peut être des plus heureux sans la moindre intervention du gouvernement. Pour des raisons semblables, on a cessé de mettre en réserve les sites des moulins.

LES EMBLEMES DE MINES.

Ce sujet se rapporte principalement au Haut-Canada ; car jusqu'à présent, on ne s'est pas occupé d'emplacements de mines dans le Bas-Canada.

On adressait d'abord au Secrétaire de la Province les demandes de licences d'exploration ; mais en 1846 ces questions furent confiées à mon Département.

On assigna des emplacements de mines sur les lacs Huron et Supérieur, de dix milles carrés chacun, aux personnes qui en avaient fait la demande et sur paiement d'une somme de £150 pour couvrir les frais de l'exploration et les dépenses extraordinaires. Cette somme était portée au crédit de celui qui la versait, comme premier paiement du prix de l'emplacement lorsque l'achat était définitivement conclu, ou bien elle était confisquée si l'acheteur négligeait de commencer de bonne foi l'exploitation de sa concession dans un délai de dix-huit mois ou de faire un des paiements du prix de la vente. Le taux était de quatre chelins l'acre, payables en cinq versements annuels.

Ainsi que je l'ai dit déjà, il a été émis soixante-huit billets d'emplacements de mines sous l'empire de ces règlements. Dans ce nombre, il ne s'en est trouvé que vingt-neuf dont les propriétaires aient effectué les paiements stipulés.

Ces règlements furent remplacés par d'autres règles autorisées par un Ordre en Conseil, en date du 21 septembre 1853, après qu'on se fût convaincu que les espérances conçues par le Gouvernement à l'époque de la promulgation des premiers règlements ne s'étaient pas réalisées et que d'un autre côté, les personnes désireuses de s'engager dans les travaux des mines n'avaient pu arriver à leurs fins sans se trouver dans l'obligation d'acheter des terrains d'une telle étendue qu'on ne pouvait les exploiter qu'après de grandes et inutiles dépenses, en un mot, on reconnût que ces vastes concessions embarrassaient ceux qui les avaient obtenues, en même temps qu'elles étaient un obstacle à l'entreprise des autres industriels.

En vertu des règlements actuels, une personne quelconque peut, en payant la somme de vingt-cinq louis, obtenir la permission d'explorer n'importe quelle localité pour y rechercher des mines. Cette licence reste en force pendant deux ans et elle autorise le détenteur à choisir une pièce de quatre cents acres au plus et à en prendre possession, à la condition d'en payer le prix à l'expiration de deux ans, au taux de sept chelins et six deniers l'acre.

Ces règlements conviennent mieux que les précédents ; mais comme le paiement de vingt-cinq louis constitue un fardeau inutile pour ceux qui désirent faire une exploration et qu'il arrête le génie d'entreprise dans son élan, il faudrait l'abolir.

En effet, les dépenses d'une exploration faite sur un pied convenable dans les régions éloignées du lac Supérieur ou du lac Huron sont déjà assez considérables et la chance de trouver quelque chose qui défraie l'ex-

plorateur de sa peine et de ses avances est assez petite, sans qu'on lui fasse payer, en outre, la somme de vingt-cinq louis.

Il faut savoir que les explorations sont bien plus difficiles sur la rive canadienne du lac que du côté des Etats-Unis, non seulement à cause de l'éloignement des établissements et des lieux où l'on se procure des provisions, mais aussi parce que notre rive n'a pas été arpentée et divisée en sections comme les régions des mines du côté des Américains où l'explorateur peut déterminer la situation de l'emplacement dont il désire faire l'acquisition, sans de grandes difficultés, et acheter cet emplacement sans encourir les frais d'un permis d'exploration, tandis que chez nous, l'explorateur doit même faire, en dehors de ces frais, la dépense des services d'un arpenteur pour déterminer la situation exacte du terrain qu'il choisit, en supposant qu'il soit assez fortuné pour trouver un site qui vaille la peine d'être acheté.

Pour toutes ces considérations, il faut regretter que la dépense nécessaire à la subdivision des terres sur nos côtes minières soit si grande, par suite de l'étendue de ces côtes, que ces frais se trouvent au-dessus de la somme affectée chez nous à ce service. Mais, dans le but de donner toutes les facilités désirables à la colonisation comme à l'exploitation des mines, le gouvernement compte pousser vigoureusement, dès que la saison le permettra, l'exploration du pays situé au nord du lac Huron, par plusieurs personnes sous la direction de M. Salter, de sorte qu'on puisse faire sans délai la subdivision des localités les plus avantageuses.

Il est aussi question d'explorer rapidement la contrée qui touche au lac Supérieur dans le but de découvrir les sites les plus favorables au commencement d'une série d'arpentages du même genre destinés à faciliter le développement des ressources minérales du pays ainsi que le défrichement de ses meilleures localités qui, depuis l'ouverture du canal du Sault Sainte-Marie ont augmenté en valeur et acquis une nouvelle importance.

LES PECHES.

Dans un pays qui offre, comme le Canada, tant de facilités et d'encouragement à l'industrie agricole, il n'est pas surprenant que les pêches attirent si peu d'attention, excepté dans des localités particulièrement favorables. Mais ces pêches sont plus importantes qu'on ne le suppose généralement et les lois qu'on a passées de temps à autre pour les protéger indiquent le sentiment du danger qu'elles couraient d'être détruites et de la nécessité de les conserver.

D'après le recensement de 1851-52, le nombre des barils de poisson séchés dans le Haut Canada, pendant l'année précédente, a été de 47,580, dont 36,055, avaient été salés dans le comté d'Essex, où le fleuve Saint-Laurent passe du lac Sainte-Claire au lac Érié. Ensuite se présente, sous le rapport du nombre, le comté du Prince Édouard où il a été salé 4,482 barils; le comté voisin de Northumberland, sur la rivière du Trent, figure dans ce relevé pour 1,359 barils; et les comtés de Huron et de Bruce, sur les bords du lac Huron, ont donné respectivement 1,313 et 1,660 barils. Celui de Simcoe en a salé 693. Celui de Lambton, sur la rivière de Sainte-Claire, 442. Ceux de Leeds, d'Addington et de Frontenac, sur le lac des Mille Isles, en ont préparé, le premier 306, le second, 265 et le

troisième, 124. Enfin le comté de Peel figure dans la liste pour 143 barils. Les 737 barils qui restent ont été salés dans les trente autres comtés du Haut Canada.

On voit, d'après ces détails, que les pêches du Haut Canada sont d'une importance considérable puisqu'elles donnent dans les lieux peuplés du Canada où elles peuvent être exploitées avec profit, un article qui est également propre à l'exportation et à la consommation intérieure. Il n'y a pas à douter que les pêches des lacs Huron et Supérieur ne grandissent en importance à mesure que les défrichements s'étendront sur les rives septentrionales de ces deux lacs.

D'après le même recensement, le nombre des barils de poisson salé dans le Bas Canada a été de 80,306 dont 63,932 ont été préparés dans le comté de Gaspé. Il est évident que ce chiffre renferme la quantité de morue sèche dont chaque quintal répondrait à un baril et une petite fraction de quart. Le comté de Bonaventure figure, dans le relevé pour 6,354 barils auxquels il faudrait ajouter encore 40,000 quintaux de poisson sec; celui de Rimouski, pour 6,423, et celui de Kamouraska, pour 1,466. On peut voir, par ces données, les avantages comparativement offerts sous le rapport des pêches par les comtés situés le long du golfe et des parties d'eau salée du Saint-Laurent.

Dans le comté de Sherbrooke, on a préparé 970 barils; dans le Saguenay, 443; dans le comté de Saint-Hyacinthe, 165, et dans celui de Montmorency, 156. Il reste 397 barils pour constituer le total des barils préparés dans les vingt-huit autres comtés du Bas Canada.

A part les pêcheries du bord de la mer et du Bas Saint-Laurent, le reste du Bas-Canada n'a pas produit autant de poisson qu'on aurait pu l'espérer.

La production des pêches du saumon dans le Bas-Canada a été sans cesse en décroissant. Le total des barils de saumon préparés sur toutes les côtes du Canada dans le Bas Saint-Laurent, le Golfe et la partie canadienne du Labrador, pendant l'année 1856, n'alla pas au-delà de 2500 barils. La diminution a été très sensible dans cette branche des pêches. Pour en donner un exemple frappant, la rivière de Saint-Paul sur la côte du Labrador, qui produisait autrefois quatorze cents barils de saumon par an, n'en donne plus à présent que quatre-vingt-dix.

Il est évident que si l'on ne prend pas quelques mesures d'une nature plus efficace qu'aucune de celles qui ont été adoptées jusqu'à ce jour, pour protéger cette branche précieuse des pêches, elle finira bientôt par ne rien produire.

La passation de lois ne suffira jamais à moins qu'on ne pourvoie en même temps à l'établissement d'une surintendance qui puisse faire exécuter ces lois.

Pour protéger nos pêches de toute espèce, il serait à désirer qu'une surintendance de ce genre fût établie et organisée de telle manière qu'elle pût assurer la mise en vigueur des lois dans toutes les parties de la Province qui renferment des pêches de quelque valeur. Nos pêches de la morue, du maquereau et du hareng, aussi bien que celles du saumon, demandent une pareille surveillance afin de conserver le poisson et d'empêcher la pêche illégale.

Nos pêches du saumon ont été tellement réduites dans quelques unes de nos rivières, par suite de la rareté du poisson, qu'il est devenu

urgent d'adopter la propagation artificielle du poisson, comme le seul moyen de rendre à ces pêches leur première valeur. Comme l'application de ce système est très-simple et qu'on en a fait d'heureux essais dans des contrées de l'Europe, il pourrait être appliqué avec un pareil succès dans nos rivières, sous la surintendance proposée.

Afin qu'on se fasse une idée de la valeur des pêches des côtes canadiennes du Saint-Laurent et du golfe, je ferai remarquer qu'en été, il ne se rend pas moins de six à sept cents goëlettes américaines le long des côtes du golfe pour s'y adonner à diverses pêches, spécialement à celle du maquereau. Ces goëlettes sont en moyenne de quatre-vingt tonneaux ; elles ont un équipage de dix hommes, et valent de six à sept mille piastres chacune.

De plus, on compte de trois à quatre cents goëlettes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qui se rendent aux Isles de la Madeleine et sur la côte canadienne du Labrador pour y pêcher principalement le hareng et la morue.

A ce chiffre on peut ajouter les six cents pêcheurs de phoques (loup-marins,) qui habitent sur les côtes du Labrador et qui prennent environ sept mille phoques par an.

La valeur de la pêche qui se fait sur nos côtes est probablement d'environ £400,000 par an.

LES CHEMINS DE COLONISATION.

J'ai parlé déjà d'une manière générale des localités dans lesquelles on a ouvert ou l'on construit des chemins de colonisation, et j'ai indiqué en peu de mots l'objet qu'on se propose en ouvrant ces chemins.

Pour de plus amples détails relativement aux chemins du Bas-Canada et à la dépense qu'ils ont occasionnée, je prends la liberté de renvoyer Votre Excellence au rapport de l'Inspecteur des Agences, dont il a été déjà question et qui forme l'appendice M.

Il paraît nécessaire de développer ici quelques unes des raisons qui ont rendu désirable et opportun l'emploi des deniers publics aux travaux de ce genre dans le Bas-Canada.

Dans la partie orientale du Haut-Canada, on a trouvé utile de consacrer le fonds de la colonisation à la construction de chemins qui doivent permettre de pénétrer dans les territoires de l'Outaouais et du lac Huron qui sont destinés à recevoir le flot des colons, et où de vastes bandes montagneuses et comparativement stériles élevaient des barrières que l'entreprise des particuliers n'aurait pas sans cela pu franchir. Sur presque toute la longueur de ces chemins le gouvernement a octroyé gratuitement des terres aux colons qui allaient s'y établir immédiatement, comme je l'ai dit déjà, afin d'encourager les défrichements et d'assurer l'entretien des routes.

Ces chemins sont faits principalement à l'intention des immigrants européens et le Bureau de l'Agriculture fait les efforts les plus énergiques pour attirer l'attention des personnes de cette classe sur ces territoires.

Une partie de l'octroi pour la colonisation, ainsi que le fonds d'amélioration créé en vertu de la loi de 1853 sur les terres, a été consacré au développement complet du vaste carré de terres fertiles de la couronne ou des écoles communes compris dans les comtés de Huron, de Perth, de Bruce et de Grey par la construction de plusieurs chemins principaux ou de traverse qui ont contribué puissamment à accélérer le défrichement de cette division de la Province.

Les chemins de colonisation du Haut Canada ont été faits sous la direction du ministre de l'agriculture. On trouvera les rapports détaillés de ces travaux dans les rapports du bureau compris dans les appendices des journaux de l'assemblée législative.

Dans le Bas Canada, l'emploi du fonds de colonisation est modifié par la nature du pays et par le but qu'on se propose.

Jusqu'à présent les tentatives qu'on a faites pour attirer les immigrants Européens vers les terres vacantes du Bas Canada ont été sans succès, excepté à un degré limité dans quelques parties des *Townships de l'Est*.

C'est donc par la seule expansion de la population native que peut se faire le défrichement des terres vacantes du Bas Canada.

Avant 1836, les établissements de la population canadienne d'origine française ne s'étendaient nulle part au-delà des seigneuries situées sur le Saint-Laurent et sur quelques uns de ses principaux affluents, tandis que le partage que les parents faisaient de leurs propriétés entre leurs enfants et l'appauvrissement de la terre par une suite non interrompue de récoltes avaient continué jusqu'au point de limiter sérieusement l'industrie et de réduire la richesse relative de la population toujours croissante du Bas Canada.

Lorsque les habitants des paroisses eurent un sentiment plus défini des résultats fâcheux de cette trop grande condensation, à la suite d'une série de récoltes défavorables, ils cherchèrent de l'espace pour s'y répandre dans les townships situés derrière les seigneuries et où quelques colonies d'immigrants Européens vivaient dans l'abondance qu'ils devaient à la fertilité du sol. Mais les Canadiens s'aperçurent qu'une grande partie des terres les plus voisines et les meilleures de ces townships avaient été aliénées par des octrois imprévoyants, principalement en faveur de personnes qui ne résidaient pas dans ces lieux, et que les localités encore disponibles étaient comparativement inaccessibles pour eux.

Dans de telles circonstances, bien que des colons, sortis des paroisses, se répandissent rapidement sur les terres innocupées des townships qui étaient accessibles, il n'est pas surprenant qu'il commençât à se manifester une certaine disposition d'émigrer aux Etats-Unis, principalement chez ceux qui étaient jeunes et entreprenants.

Dans le but de prévenir la perte de cette partie précieuse de notre population et pour obvier en même temps à la nécessité des divisions trop multipliées de la propriété, il devint évidemment convenable de fournir à la population des paroisses les plus peuplées l'occasion de se répandre en leur ouvrant des chemins qui partissent de ces paroisses pour aboutir aux Terres Publiques, vacantes et favorables à la colonisation.

Outre les territoires inférieurs, une grande partie des terres innocupées du Bas-Canada étaient, comme on l'a dit déjà, à cause des surfaces brisées de ces contrées, divisées en un grand nombre de bandes relativement petites, situées derrière les anciens établissements et offrant de grands avantages principalement aux populations du voisinage.

Le résultat qu'on a obtenu en consacrant le fonds de colonisation à la construction de chemins pour conduire le colon dans ces contrées jusque dans les territoires les plus éloignés, est des plus satisfaisants, ainsi que le prouve l'empressement avec lequel on prend généralement les terres; bien que dans ces derniers temps les défrichements le long de ces chemins n'aient pas été encouragés par des octrois gratuits comme ils l'ont été le

long des routes de colonisation du Haut-Canada. De cette manière, un grand nombre de bandes de Terres Publiques vacantes sont tombées en la possession de la population native de la Province, c'est-à-dire des hommes les plus propres à les cultiver, tandis que sans chemins ces terrains seraient encore incultes.

Il est bien à désirer que les chemins de colonisation déjà commencés, et spécialement ceux qui conduisent aux régions les plus importantes pour les défrichements, soient terminés aussi rapidement que le permettront les fonds votés dans ce but, et qu'afin de faire face aux besoins de la colonisation, on en projette de nouveaux dans les directions qu'on aura reconnues les plus avantageuses après un examen attentif.

LES COMMISSIONS D'EXAMENS,—ARPENTEURS PROVINCIAUX.

Les erreurs nombreuses et sérieuses qui se sont glissées dans les arpentages des Terres Publiques des deux parties de la province, ayant été un sujet continuel de remarque, il est convenable de dire, en peu de mots, que, dans ces derniers temps, les commissions d'examens dont je suis le président d'office, ont pris des mesures énergiques pour relever la profession d'arpenteur, et que ces efforts ont eu pour heureux résultat de produire une classe de candidats sous tous les rapports plus capable que ceux d'auaravant.

Ces commissions, au nombre de deux, dont l'une pour le Haut et l'autre pour le Bas-Canada, se réunissent tous les trimestres dans les cités de Québec et de Toronto respectivement, pour examiner les aspirants au degré d'arpenteur provincial, et pour entendre et juger les plaintes contre les membres de la profession, qu'elles ont le droit de suspendre ou de destituer si elles croient avoir pour cela des motifs suffisants.

D'après un nouveau règlement les aspirants au degré d'arpenteur sont tenus d'avoir une connaissance au moins élémentaire de la géologie, et les commissions ont adopté un cours d'examen conforme à ce règlement et qu'ils ont communiqué par lettre-circulaire aux personnes de cette profession, ainsi qu'on le verra dans l'appendice X.

Afin d'obtenir le degré nécessaire d'instruction préliminaire, on fait subir un examen préparatoire aux étudiants avant de les admettre au rang d'aspirants.

Le Département, voulant protéger le public, autant du moins que c'est possible, contre le retour des maux qui résultent de l'incapacité des arpenteurs, à résolu de n'employer à l'avenir que les plus capables et parmi ces derniers, seulement ceux qui peuvent arpenter d'après les principes astronomiques.

COMMISSAIRES DES BORNES.

Comme les bornes des différentes terres du Haut-Canada ne peuvent pas être fixées par les cours de justice, il est de la plus haute importance pour tout propriétaire terrier qu'on trouve un moyen expéditif et économique de déterminer les bornes.

La loi de 1838 relative à la Commission des Bornes, fut passée dans ce but. Elle eut une heureuse influence dans plusieurs districts où elle mit fin à des procès longs et coûteux en amenant le règlement des points en litige. Mais, par la faute de quelques commissions qui ne basèrent pas leurs décisions sur les lois actuelles, relatives à l'arpentage, la loi finit par tomber en désuétude.

En vertu de l'article 31 de la loi sur l'arpentage, passée en 1849, 12 Vic., chap. 35, et de l'article 8 de la loi de 1855, 18 Vic., chap. 83, une partie de la tâche confiée aux bureaux des commissaires des bornes par la loi de 1838, est imposée à présent à ce département. Par suite des développements rapides de notre Province et de la grande augmentation de la valeur des terres, cette tâche est à présent si considérable qu'elle prend presque tout le temps du principal arpenteur du Haut-Canada qui cependant devrait avoir un certain temps à consacrer à la préparation des des plans projetés pour faire valoir le Domaine Public, ainsi qu'à ses autres devoirs.

Les circonstances suivantes contribuent aussi à rendre l'accomplissement de ses fonctions peu satisfaisant. Dans plusieurs cas, il est nécessaire, si l'on veut bien déterminer les bornes, de se transporter sur les lieux, chose que ce fonctionnaire ne peut pas faire ; et malheureusement l'arpenteur Provincial envoyé à sa place par le Département, prenant quelquefois fait et cause pour l'une des parties en dispute, ne met pas dans le rapport de son arpentage cette impartialité qui seule pourrait permettre au département de décider avec justice.

La nomination pour chaque comté de Bureaux de Commissaires des Bornes ayant pouvoir de résoudre toutes les difficultés relatives aux bornes, serait un remède efficace à tous ces maux. En conséquence, j'ai préparé un projet de loi dans ce but.

L'expérience acquise par les populations du Haut Canada dans le fonctionnement des Institutions Municipales depuis que l'Union existe, facilitera grandement la tâche des Bureaux des Commissaires des Bornes.

LES REGLEMENTS DU BUREAU DES TERRES PUBLIQUES.

Ce Département n'avait pas été bien longtemps sous ma charge que je m'aperçus de l'irrégularité qui y régnait à un haut degré et d'habitudes qui s'y étaient enracinées peu-à-peu et qui portaient atteinte à l'efficacité du Département. Sans doute, cet état de choses devait être attribué à la rapidité avec laquelle s'étaient succédés les ministres décorés du titre de Commissaire des Terres Publiques, et à l'impossibilité dans laquelle ils se trouvaient de s'occuper sérieusement de l'organisation intérieure et du fonctionnement du bureau des Terres Publiques, tandis qu'il consacraient la plus grande partie de leur attention à leurs devoirs de législateurs et de membres de l'exécutif.

Le chef d'un Département auquel se rattache un si grand nombre de services et qui comprend tant de branches diverses qui avaient auparavant une existence séparée, avec un mécanisme particulier à chacune d'elles ;— se trouve, à son entrée en quelque sorte dépendant des chefs de divisions de son administration, et cela à un tel point qu'au milieu des exigences de ses devoirs politiques, il trouvera bien plus commode de ne pas faire de changements importants dans la routine de son Département.

Comme conséquence naturelle de ce mal, l'autorité du chef du département ne se fait pas sentir à un degré suffisant sur le gouvernement du bureau confié à sa charge ; la direction des affaires du département tombe entre les mains des chefs de division, dont chacun conduit le service de son bureau selon ses propres vues, tandis que les employés subalternes, sentant l'absence d'un contrôle général, deviennent indifférents, négligent leurs devoirs et manquent de régularité dans leurs heures de travail. De cette manière, non seulement il s'établit un défaut d'ensemble, de prin-

cipe commun et d'action systématique, mais même quelquefois les diverses branches se trouvent en antagonisme et l'employé zélé et diligent a à accomplir plus que sa portion de travail, par suite de la nonchalance de l'indolent.

Je m'aperçus que cet état des choses existait dans ce département. Tout le travail du bureau de quelque importance, était fait par deux ou trois employés. Il n'y avait qu'eux qui pussent expédier une affaire importante. C'était à eux qu'avaient été toujours confiées les tâches de ce genre et, par conséquent, on continuait de les leur réserver. Quant aux autres employés, n'ayant jamais eu à s'acquitter d'aucun travail dont ils fussent responsables, ils se trouvaient relativement incapables, par suite de leur manque de pratique.

Il en résultait que lorsqu'il y avait à faire plus de besogne que les deux ou trois premiers employés ne pouvaient en accomplir, elle s'accumulait; le service public se trouvait retardé, et les personnes qui avaient à faire dans les bureaux devenaient mécontentes, tandis que la nonchalance qu'apportaient quelques employés à l'expédition des affaires était telle qu'elle finit par être remarquée du public.

Par les mêmes causes, et aussi, par suite de l'absence d'un contrôle et d'une direction systématique, les chefs des divisions avaient pris l'habitude de conduire certaines affaires avec le public, indépendamment du chef du département et sans se consulter entr'eux, signant quelquefois et laissant sortir du bureau des documents officiels dont le commissaire n'avait aucune connaissance, ce qui parfois mettait en collision les fonctions respectives de diverses branches, et devenait la source d'erreurs sérieuses.

Ces irrégularités étaient encore aggravées par l'habitude de permettre à toute personne d'entrer dans les bureaux et de communiquer directement avec n'importe quel employé.

De cette manière, non seulement on perdait beaucoup de temps, même sans y songer, en conversations oiseuses, ainsi que cela doit arriver lorsqu'un bureau devient une espèce de lieu de passage ordinaire; mais encore les employés zélés et diligents se voyaient interrompus à tout instant dans l'accomplissement de leurs devoirs, et les affaires du public les plus importantes étaient retardées par les longues et futiles recherches demandées par des personnes qui s'efforçaient de trouver des moyens de spéculation.

Il deviendra évident pour quiconque prendra en considération le grand nombre de lettres et de questions adressées à ce bureau que, tandis que les spéculateurs jouissaient d'un avantage auquel ils n'avaient aucun droit, les communications importantes des personnes qui résident au loin et qui constituent la majorité de ceux qui ont à faire dans ce bureau, devaient forcément rester sans réponse, au grand ennui et souvent au grand détriment de ceux qui attendaient.

En outre, par suite de la facilité avec laquelle on donnait indifféremment accès aux documents du Département, il arrivait parfois que des pièces très-importantes, comme par exemple, des notes d'explorations étaient déchirées et en partie enlevées, évidemment dans des vues intéressées, et au plus grand détriment des personnes dont les droits étaient fondés sur ces documents.

Les archives du bureau étant ainsi accessibles à tous les spéculateurs de terres, ces derniers, ayant d'ailleurs l'avantage de la supériorité de leurs informations locales qu'ils doivent à la nature même de leurs affaires,

se trouvaient à même d'acquérir les meilleures terres vacantes par des moyens répréhensibles, et faisaient ainsi un tort égal au public, qui ne recevait pas la valeur de ces terres et aux colons établis sur ces propriétés, qui se voyaient obligés d'acheter des spéculateurs à des prix bien plus élevés que ceux que le Gouvernement leur aurait faits.

Pour arriver à leurs fins, les spéculateurs cherchaient avec diligence les anciennes réclamations de tous genres relatives aux terres. Il ne s'agissait plus alors pour eux que de découvrir les personnes, au nom desquelles on aurait pu faire valoir ces réclamations, ou bien les représentants de ces personnes, et si ces dernières n'étaient pas assez indifférentes à ce sujet, on les trompait par de faux rapports sur la valeur de leurs droits en leur exagérant les difficultés, l'improbabilité même d'obtenir justice ; et par ces moyens, ils obtenaient le transfert des droits de ces personnes, en retour d'une somme insignifiante. Ces réclamations étaient pour la plupart relatives à des octrois de terres gratuits.

De cette manière, le gouvernement était frustré dans son intention primitive en faveur du colon qui avait le droit de réclamer, et ce dernier, dupé pour ainsi dire, ne recevait qu'une bagatelle au lieu du profit qu'on lui destinait. Le colon sérieux était lésé, puisqu'il était obligé de payer un prix élevé aux spéculateurs tandis que celui-ci avait les moyens d'obtenir la terre sans rien donner en échange au gouvernement ni à aucune autre personne.

Il y avait encore une autre espèce d'abus facilitée par l'accès qu'on donnait sans contrôle aux archives de ce bureau.

Les spéculateurs de la même classe avaient ainsi l'occasion d'obtenir les plus amples renseignements sur les terres offertes par le gouvernement aux colons sérieux à des conditions avantageuses ; grâce à ces renseignements, les spéculateurs savaient à quoi s'en tenir, non seulement sur la nature générale de ces terres, mais aussi sur leurs différentes qualités et sur leur étendue. En se servant à propos de ces informations, ils pouvaient devancer les colons et choisir les meilleurs terrains en les choisissant au nom des personnes qu'ils employaient à prendre possession des terres et à commencer le défrichement, comme s'ils se conformaient aux conditions prescrites ; mais c'était simplement afin de vendre ces terrains à de véritables colons et à des prix très-élevés.

De cette manière, les mesures elles-mêmes prises par le Gouvernement en faveur des colons étaient mises en usages contre ces derniers par les spéculateurs, et ceux-ci recueillaient tout l'avantage des conditions faciles faites pour le colon seulement.

Il s'est fait un grand nombre de transactions de ce genre et il faudra que le Gouvernement prenne toutes les mesures en son pouvoir pour empêcher que ces abus ne soient consommés au détriment du colon.

Pour remédier aux irrégularités qui rendaient ces abus faciles et pour assurer une plus grande efficacité au Département qui m'est confié, je trouvai nécessaire d'en mettre les affaires plus immédiatement sous mon contrôle et sous ma direction qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent. Dans ce but, il devint indispensable d'exiger que toutes les communications et toutes les questions relatives aux affaires du Département fussent adressées par un seul canal sous mon contrôle immédiat.

De cette manière, les personnes qui ont des relations avec le bureau sont bien plus obligées de s'en tenir à l'affaire qui les occupe ; le temps des fonctionnaires et de leurs subordonnés est moins gaspillé, et, dans quelques

cas, j'ai pu découvrir des transactions d'un caractère répréhensible et qui, dans d'autres circonstances, auraient passé inaperçues.

Au lieu de laisser toutes les affaires et tous les renseignements d'importance s'accumuler entre les mains de quelques fonctionnaires du bureau, j'ai trouvé aussi très-avantageux d'employer et de développer les capacités d'un plus grand nombre de ces derniers, en exigeant d'eux qu'ils préparassent des rapports sur les affaires que leurs connaissances mettaient à leur portée et qu'ils expédiassent même ces affaires.

Il est évident qu'en adoptant ainsi le principe bien compris de la division du travail, il se fait une plus grande somme d'ouvrage, sans ces délais qui étaient inévitables autrefois lorsque toute la besogne était faite par deux ou trois personnes.

Afin de faire profiter le public autant que possible des services de ce Département, je trouvai indispensable de mettre en vigueur l'ordre en conseil qui exige des employés des bureaux publics, la ponctualité dans leurs heures de travail ; car, la grande masse d'affaires publiques dont il faut s'occuper rend la diligence et l'assiduité spécialement nécessaires dans ce bureau.

C'est une erreur assez commune de croire que mon Département n'a à s'occuper que de l'arpentage, de la vente des Terres Publiques et de l'administration des forêts de la Couronne. Ces services ne constituent qu'une petite partie des devoirs de ce Département, si l'on se rappelle que c'est aussi un bureau d'archives et que, par conséquent, il y est reçu sans cesse un grand nombre de questions relativement aux bornes des diverses propriétés foncières dans toute la Province,—et qu'il participe aussi de la nature des cours de justice, lorsqu'il règle les réclamations relatives aux terres, les différends à propos de bornes, et tous les cas qui lui ont été confiés par divers décrets législatifs. (Voir le compte-rendu des devoirs extraordinaires dans l'appendice O.) Ces décrets devraient pourvoir aux dépenses occasionnés par tous ces services au lieu de les mettre à la charge de ce bureau.

Les mesures que j'ai adoptées pour mettre plus d'ordre dans le Département des Terres de la Couronne sont le résultat de mûres considérations et d'une expérience suffisante du système précédent. Quelques-uns de ces règlements, à cause même de leur nature, demanderont un laps de temps considérable avant de fonctionner avec perfection ou bien sans que les effets avantageux qu'on en attend se fassent entièrement sentir.

Le tout respectueusement soumis,

Par le très-obéissant serviteur de Votre Excellence,

JOSEPH CAUCHON,

Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,

Toronto, 21 mars, 1857.

APPENDICE

DU

R A P P O R T

DU

COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE

POUR

1856.

(Pour Liste de l'Appendice, voir la dernière Page.)

APPENDICE

RAPPORT du Personnel du Département des Terres de la

Branche.	Officiers.	Désignation.
	Hon. Jos. Cauchon	Commissaire
Secrétaire	E. A. Genereux	Secrétaire
Registreur	J. Morphy	Registreur
Comptes	Wm. Ford	Teneur de Livre
"	J. Alley	Assistant do.
"	J. Tolmie	Clerc
"	C. T. Walcot	Clerc
"	D. A. Grant	Assistant Temporaire
"	J. V. Gale	do Temporaire
Corres. O.	J. C. Tarbutt	1er Clerc Correspondance Ouest.
"	A. Kirkwood	Clerc
"	A. J. Taylor	Clerc
"	C. Gamon	Assistant Temporaire
Corres. E.	W. F. Collins	Correspondances en Anglais Est.
"	Thomas Hammond	Clerc
"	V. E. Tessier	Clerc
"	T. Cherrier	Clerc
"	F. D. Dugal	Clerc Temporaire
Bur. Arp. Gl. (ancien)	William Spragge	1er Clerc
"	T. Hector	2nd Clerc
"	F. T. Roche	3e Clerc
"	F. A. Hall	Clerc
Arpentages, Ouest.	A. Russell	Premier Arpenteur et Dessinateur
"	H. J. Jones	Clerc
"	Thos. Devine	Assistant Arpenteur et Dessinateur
"	J. Prendergast	Clerc Copiste
"	J. W. Bridgland	Assistant Arpenteur Temporaire
"	W. F. Whitcher	Assist. Arpenteur Temp. (réintégré)
"	F. Bannister	Clerc Temporaire
Arpentages, Est.	J. Bouchette	Premier Arpenteur et Dessinateur
"	E. T. Fletcher	Assistant do
"	G. G. Dunlevie	Assistant do
"	J. F. Bouchette	Assistant Temporaire do
"	F. Chassé	Clerc Copiste
"	E. Caizac	Assist. Arpent. Temp. et Dessinateur
Biens J. & Dom. C.	F. T. Judah	1er Clerc
"	L. R. Fortier	Assistant
Bois & Forêts	W. McD. Dawson	Surintendant des Bois
"	S. P. Beauset	Dessinateur
"	P. M. Partridge	Teneur de Livre
"	L. A. Robitaille	Clerc
Messageurs	J. Bradshaw	Messageur
"	G. Fisher	do
"	J. Innes	do
"	E. Dumontier	do
"	P. Cahill	do Temporaire

Département des Terres de la Couronne, }
 Toronto, 31 Décembre, 1856. }

A.

Couronne pour l'année finissant le 31 Décembre, 1856.

Nommé.	Par qui nommé.	Salaire Annuel.			
		£	s.	d.	
27 Janvier, 1855.		1250	0	0	
1 Janvier, 1854.	Comms'r. des Terres de la C.	360	0	0	
Juillet, 1851.	do do	300	0	0	
10 Avril, 1852.	do do	402	10	0	
Février, 1848.	do do	300	0	0	
23 Octobre, 1853.	do do	300	0	0	
16 Octobre, 1854.	Lord Elgin.	270	0	0	
31 Août, 1856.	Comms'r. des Terres de la C.				10s. par jour.
11 Septembre, 1856.	do do				10s. par jour.
17 Mars, 1842.	Gouverneur Général.	402	10	0	
21 Mars, 1854.	Comms'r. des Terres de la C.	270	0	0	
29 Octobre, 1854.	do do	175	0	0	
28 Août, 1856.	do do				10s. par jour.
7 Août, 1843.	do do	402	10	0	
24 Janvier, 1842.	do do	218	15	0	
17 Août, 1852.	do do	270	0	0	
6 Octobre, 1852.	do do	270	0	0	
18 Février, 1854.	do do				10s. per diem.
1 Janvier, 1829.	Sir John Colborne	460	0	0	
17 Juin, 1839.	Sir George Arthur	373	15	0	
22 Juin, 1847.	Comms'r. des Terres de la C.	300	0	0	
1 Janvier, 1847.	M. le Secrétaire Daly	270	0	0	
22 Novembre, 1839.	Lord Sydenham	460	0	0	
9 Novembre, 1840.	Sir George Arthur	300	0	0	
4 Mars, 1850.	Comms'r. des Terres de la C.	300	0	0	
1 Août, 1851.	do do	200	0	0	
22 Janvier, 1856.	do do	200	0	0	
1 Octobre, 1856.	do do				13s. 8d. par jour.
28 Août, 1856.	do do				10s. par jour.
Mars, 1818.	Sir J. C. Sherbrooke	460	0	0	
	[Nommé Député Arpenteur Général E., 12 Mai, 1827.]				
21 Décembre, 1841.	Arpenteur Général Parke	300	0	0	
22 Mars, 1852.	Comms'r. des Terres de la C.	275	0	0	
9 Janvier, 1854.	do do				11s. 6d. par jour.
28 Mai, 1855.	do do				10s. par jour.
23 Juillet, 1855.	do do				10s. par jour. décédé depuis.
12 Juin, 1849.	do do	300	0	0	
30 Novembre, 1854.	do do	200	0	0	
Octobre, 1841.	do do	460	0	0	
1 Juin, 1854.	do do	225	0	0	
7 Mars, 1855.	do do	270	0	0	
1 Avril, 1855.	do do	225	0	0	
27 Mars, 1852.	do do	93	15	0	
1 Septembre, 1844.	do do	93	15	0	
1 Novembre, 1848.	do do	93	15	0	
9 Mars, 1855.	do do	93	15	0	
2 Septembre, 1856.	do do	93	15	0	

(Signé,) JOSEPH CAUCHON,
 Commissaire.

APPENDICE

LISTE d'Agents des Terres de la Couronne pour le Canada Est,
sur les Perceptions faites dans le cours de

AGENTS.	COMTÉS.
Arcand, J. O. C.	Mégantic, partie de
Baron, Thomas	Deux-Montagnes, partie de
Bastien, F. X.	Ottawa, partie de
Bochet, Amable	Port Neuf et Champlain
Blanchet, Cypn.	Mégantic, partie de
Bourgeois, G. A.	Drummond, partie de
Boutillier, Thomas	Inspecteur des Agences, Canada Est.
Beaudet, N. A.	Arthabaska
Daly, Alex.	Leinster, partie de
Dery, J. P.	Portneuf, partie de
Deguisse, Florence	Kamouraska, partie de
Eden, John	Gaspé
Felton, John	Sherbrooke, Stanstead, Drummond, parties de
Fleming, William	Huntingdon
Gauvreau, L. P.	Rimouski
Gibeau, A. T.	Ottawa, partie de
Heath, Edmund	Pontiac, partie de
Hume, John	Mégantic, partie de
Kaines, Geo. (Agent en devoir)	Deux Montagnes
Kane, John	Saguenay, partie de
Kemp, O. J.	Stanstead, Mssisquoi et Shefford
Lafontaine, A.	Ottawa, partie de
Lavallée, A. B.	Deux-Montagnes et Terrebonne, parties de
LeBel, J. T.	Sherbrooke et Drummond, parties de
Larue, S. V.	Bellechasse
Lynch, John	Ottawa, partie de
Labarre, D. G.	St. Maurice
Lewis, J. S.	Beauharnois
LePage, J. B.	Rimouski
McLean, Donald	Ottawa, partie de
Morrison, William	Berthier
Pratte, F. X.	Drummond, partie de
Radford, Walter	Ottawa, partie de
Ross, Andrew	Mégantic, Dorchester, Bellechasse parties de
Stewart, McLean	Québec
Sheppard, C. C.	Drummond, partie de
Téu, François	L'Islet et Bellechasse, parties de
Tremblay, Edward	Saguenay, partie de

EMOLUMENTS.—5 pour cent de Commission sur les premiers £500 courant,
2½ pour cent pour les £7000 ensuite, et 1¼ pour cent pour toute
somme excédant £7,500.

Département des Terres de la Couronne, }
Toronto, 31 Décembre, 1856. }

B.

dates de leur Nomination, et Commission allouée à chacun d'eux
l'année finissant le 31 Décembre, 1856.

NOMMÉ.	COMMISSION.	REMARQUES.
15 Décembre, 1849	£ s. d. 0 3 4	
4 Août, 1845	5 2 3	
4 Août, 1845	6 3 0	
30 Juin, 1843	3 11 10	
1er Mars, 1846	0 3 0	
23 Mars, 1850	4 12 10	
30 Mars, 1854	460 0 0	Salaires.
7 Avril, 1854	5 14 3	
12 Juin, 1844	4 4 8	
12 Juillet, 1851	0 1 0	
25 Mai, 1850	1 15 8	
24 Avril, 1851	0 0 0	Rien.
30 Juin, 1843	27 0 5	
21 Août, 1852	0 16 0	
22 Juillet, 1848	0 0 0	Rien.
5 Mai, 1855	6 19 5	
3 Septembre, 1855	2 14 8	
21 Juin, 1852	14 6 10	
19 Mai, 1854	26 1 6	
30 Juin, 1843	3 8 0	
15 Avril, 1848	40 6 2	
11 Octobre, 1845	10 7 11	
12 Août, 1843	1 3 3	
31 Mai, 1852	93 15 0	Salaires.
11 Octobre, 1852	0 0 0	Agent des Bois.
20 Juin, 1849	6 0 2	
17 Septembre, 1855	3 4 2	
16 Décembre, 1848	4 13 8	
12 Décembre, 1855	0 17 5	
4 Août, 1845	5 7 11	
4 Juin, 1843	0 7 6	
10 Mars, 1856	0 12 2	
4 Août, 1845	11 2 4	
30 Juin, 1843	5 14 6	
27 Septembre, 1845	0 1 6	
7 Décembre, 1850	9 13 5	
25 Mai, 1850	11 2 8	
15 Juin, 1855	0 11 8	

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE

LISTE d'Agents des Terres de la Couronne pour le Canada Ouest,
sur les Perceptions faites dans le cours de

AGENTS.	COMTÉS.
Alexander, John.....	Simcoe.....
Ambridge, T. A.....	Wentworth.....
Askin, John B.....	Middlesex & Elgin.....
Baines, Thomas.....	York, Ontario & Peel.....
Ballard, N.....	Prince Edouard.....
Brooke, J. E.....	Kent.....
Campbell, D.....	Norfolk.....
Carroll, John.....	Oxford & Brant.....
Clarke, Samuel.....	Halton.....
Clark, John.....	Huron.....
Crawford, Walter.....	Peterboro' & Victoria.....
Durie, John.....	Carleton.....
Gibson, David.....	Inspecteur des Agences, Canada Ouest.....
Geddes, Andrew.....	Wellington.....
Harris, William.....	Renfrew.....
Hart, S.....	Stormont, Dundas & Glengarry.....
Huber, H. S.....	Waterloo.....
Jackson, William.....	Grey.....
Leslie, Anthony.....	Lanark.....
McAnnany, Francis.....	Hastings.....
McNabb, Alex.....	Bruce.....
McPherson, Allen.....	Frontenac, Lennox & Addington.....
Moynahan, D.....	Essex.....
Scott, W. J.....	Leeds & Grenville.....
Scott, Alexander.....	Lambton.....
Sharman, J.....	Perth.....
Smith, E. P.....	Northumberland & Durham.....
Smith, Henry.....	Lincoln, Welland & Haldimand.....
Stewart, Neil.....	Prescott & Russell.....
Wilson, Joseph.....	Sault Ste. Marie.....
French, Thos. P.....	{ Agent pour l'habitation du chemin de } l'Ottawa et d'Opeongo.....
Perry, Eber.....	{ Agent pour l'habitation du chemin d'Ad- } dington.....
Hayes, M. P.....	{ Agent pour l'habitation du chemin de } Hastings.....

EMOLUMENTS.—5 pour cent sur les premiers £500 courant, 2½ pour cent pour les
£7000 ensuite, et 1¼ pour cent pour toute somme excédant £7,500 courant.

B.

dates de leur nomination, et Commission allouée à chacun d'eux
l'année finissant le 31 Décembre, 1856.

NOMMÉ.	COMMISSION.	REMARQUES.
	£ s. d.	
18 Avril, 1843.....	200 18 2	
27 Avril, 1853.....	63 18 5	
Juillet, 1839.....	148 6 4	
Juillet, 1841.....	277 4 1	
6 Juillet, 1854.....	40 9 10	
24 Août, 1853.....	106 13 9	
Juillet, 1839.....	120 8 10	
20 Novembre, 1844.....	158 19 9	
27 Avril, 1853.....	32 13 10	
25 Novembre, 1846.....	164 3 6	
11 Avril, 1849.....	185 3 3	
10 Mars, 1845.....	100 2 6	
4 Avril, 1854.....	460 0 0	Salaire par année.
8 Juin, 1845.....	399 18 4	
Juin, 1851.....	145 13 5	
20 Novembre, 1844.....	80 15 9	
26 Avril, 1856.....	97 14 1	
3 Novembre, 1854.....	244 8 10	
30 Avril, 1844.....	78 14 4	
Mai, 1840.....	81 7 11	
29 Avril, 1851.....	288 1 9	
20 Novembre, 1844.....	121 1 7	
21 Avril, 1853.....	53 2 3	
Juillet, 1839.....	91 14 6	
31 Mai, 1854.....	106 14 4	
27 Avril, 1853.....	185 4 0	
20 Février, 1843.....	166 13 2	
6 Juin, 1850.....	37 15 0	
26 Septembre, 1855.....	126 0 0	
25 Juillet, 1845.....	10 18 9	
17 Septembre, 1855.....	.. .. .	Salaire 20s. par jour.
27 Mars, 1856.....	.. .. .	Salaire 20s. par jour.
3 Juillet, 1856.....	.. .. .	Salaire 20s. par jour.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE D.

LISTE d'Agents des Bois de la Couronne dans le Canada. Est et Ouest, date de leur nomination et Salaire alloué à chacun d'eux pour services dans le cours de l'année finissant le 31 Décembre, 1856.

NOMS DES AGENTS.	AGENCES.	NOMMÉ.	SALAIRE.	
			£	s. d.
Belle, Charles E.	Bas Ottawa.	6 Mai, 1854.	300	0 0
Dubé, C. T.	Bas St. Laurent.	15 Mars, 1855.	175	0 0
Dubergier, George.	Territoire du Saguenay.	30 Mai, 1854.	300	0 0
Hammond, Nath.	Péninsule du Canada Ouest.	13 Octobre, 1854.	250	0 0
Larue, S. V.	Madawaska et Chaudière	15 Mars, 1855.	175	0 0
Masse, Edouard.	Percepteur des Droits sur les Glissaires, Ottawa.	10 Février, 1855.	250	0 0
Nagle, G. J.	Territoire St. François.	30 Mai, 1854.	300	0 0
Powell, A. W.	Huron et Supérieur.	30 Juin, 1854.	250	0 0
Russell, A. J.	Ottawa et ses Tributaires	Juin, 1846.	460	0 0
Stewart, McLean.	Percepteur Général à Québec.	27 Septembre, 1845.	450	0 0
Verge, J.	Péninsule de Gaspé.	15 Mars, 1845.	150	0 0
Wells, Oliver.	Territoire de St. Maurice.	11 Octobre, 1852.	360	0 0
Way, J. F.	Territoire de l'Ontario.	6 Mai, 1854.	360	0 0

Les devoirs des Agents des Bois de la Couronne sont : de donner des Licences pour coupe de bois, — percevoir les deniers de la Couronne, — protéger le Domaine public contre toutes infractions affectant les bois et forêts dans leurs Agences respectives, et l'administration en général des réglemens concernant les bois, etc.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 31 Décembre, 1856.

APPENDICE E.

LISTE d'Agents des Biens des Jésuites, Domaine de la Couronne et de la Seigneurie de Lauzon.

NOM DE L'AGENT.	NATURE DE L'AGENCE.	Date de Nominat.	Rémunération reçue en 1856	REMARQUES.
Félix Fortier.....	Agent de la Seigneurie de Lauzon..... et Surintendant des lots de grève et à eau profonde Port de Québec.	Septembre, 1855.....	£ s d. 520 5 1	
Joseph Laurin.....	Agent du Domaine de la Couronne..... agt. de Commutation, Censive de Québec.	Septembre, 1855.....	163 1 10	Le tout de cette rémunération (£125, comme salaire et balance de commission) est reçu comme Agent du Domaine de la Couronne Comme Agent de Commutation, \$6 lui sont payés par les applicants eux-mêmes, à chaque commutation: il y en a eu 11 en 1856. Ne reçoit aucune commission du Gov. £1 10s lui sont payés par les applicants à chaque commutation: aucune n'a eut lieu en 1856.
Valère Guillet.....	Agt. de Commutation Censive des Trois- Rivières.....	Juin, 1854.....		
Valère Guillet et Fla- vien Lottinville.....	Agents de Commutation et de Perception, Seigneurie du Cap la Magdeleine et des Biens des Jésuites, Ville des Trois-Rivières.....	Juin, 1855.....	18 2 2	Ce montant reçu comme Agents de percep- tion: Comme Agents de Commutation, ils reçoivent les honoraires ordinaires, Point de Commutations en 1856.
L'Honorable Louis Panet.	Agent de Commutation et de Perception des Biens des Jésuites, District de Québec.	Nommé par le ci-de- vant Com. des Biens des Jésuites.....	193 18 8	do do 5 Commutations en 1856.
Louis Guillet, Jr.....	Agent de Commutation et de Perception des Biens des Jésuites, Seigneurie Batiscan.	Juin, 1848.....	25 5 7	do do 1 Commutation en 1856.
Jean Bte. Varin.....	Agent de Commutation et de Perception des Biens des Jésuites, Seigneurie Laprairie.	Nommé par le ci-de- Com. des Biens des Jésuites.....	70 7 4	do do aucune en 1800.
Ambroise Trudel.....	Agent de Commutation Seigneurie de Lauzon.....	Juin, 1854.....		Les remarques mises au nom de V. Guillet s'appliquent ici. 6 Commutations en 1856.

Département des Terres de la Couronne, }
Toronto, 31 Décembre, 1856.

JOSEPH CAUCHON,

Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE F.

ETAT du nombre d'acres vendus, montants des ventes et des recettes, Canada Ouest et Est, pour les années 1854, 1855 et 1856.

	Acres vendus.		Montant des Ventes, 1854.		Montant des Ventes, 1855.		Montant des Ventes, 1856.		Montant des Perceptions, 1854.		Montant des Perceptions, 1855.		Montant des Perceptions, 1856.	
	1854.	1855.	1856.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
Terres du Clergé C. Ouest.	127,638	129,037½	81,086½	61,671 0 0	92,823 13 1	66,150 0 7	101,300 19 4	98,012 0 1	99,021 6 11					
do Canada Est.	19,501	9,731	12,473½	4,997 11 4	3,701 6 11	2,678 13 5	4,911 6 5	3,221 5 5	1,948 8 3					
Terres de la Couronne C. O.	529,180½	461,368	140,520	184,000 4 2	161,833 11 9	52,319 9 4	37,012 1 7	63,193 5 7	41,329 13 8					
do Canada Est.	71,943	65,855	46,118½	8,365 15 0	7,175 7 2	5,145 15 3	4,441 9 4	3,598 13 2	3,302 8 2					
Terres des Ecoles Conn...	304,985½	312,393	47,725	153,665 7 0	159,143 18 1	31,835 19 0	26,081 18 1	42,820 13 6	25,036 9 6					
Terres des Ecoles de Gram.	3,369½	1,097	2,340	1,514 8 3	689 13 6	1,906 15 3	5,951 12 6	3,510 4 3	3,683 13 11					
Totaux.....	1,056,617½	979,481½	330,263½	414,214 5 9	428,370 10 6	160,036 12 10	179,699 7 3	214,386 2 0	174,472 0 5					

Département des Terres de la Couronne, }
Toronto, 31 Décembre, 1856.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE G.

ÉTAT des Montants perçus par le Département des Terres de la Couronne pour l'année 1856, considérés comme Revenu.

	Quartier finissant 31 Mars, 1856.		Quartier finissant 30 Juin, 1856.		Quartier finissant 30 Sept., 1856.		Quartier finissant 31 Déc., 1856.		Total pour 1856.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Honoraires, Chemin Garrafraxa.....	59	10 0	8,706	8 1	7,665	4 7	12,823	3 9	59	10 0
Versements de la Couronne, Canada Ouest.....	11,712	1 6	1,108	16 5	608	2 10	622	15 6	40,906	17 11
Versements de la Couronne, Canada Est.....	662	9 4	16	5 0	62	5 7	58	2 11	3,002	4 1
Rentes de Quint de la Couronne.....	91	17 10	19	7 1	.....	.....	.....	.....	228	11 4
Arrérages de Rentes de la Couronne.....	34	15 8	3,153	4 1	14,427	16 8	18,418	14 1	51	2 9
Bois et Forêts.....	9,244	11 2	.....	.....	46	16 7	38	13 11	45,244	6 0
Fonds des Honoraires des Arpenteurs Canada Ouest 18 V. c. 83.	62	12 5	.....	.....	30	12 6	3	15 0	148	2 11
Honoraires de Location, Canada Est.....	2	0 0	2	5 0	8	2 6	20	2 6	38	12 6
Honoraires Incidents.....	25	6 8	14	5 0	5,227	8 0	25	0 0	67	16 8
Mines.....	125	0 0	.....	.....	0	3 1	.....	.....	5,377	8 0
Gain sur les Scrips.....	.....	.....	3	9 0	.....	.....	.....	.....	3	12 1
Fonds des Honoraires des Arpenteurs Canada Est 18 V. c. 83.	.....	.....	43	16 7	12	4 11	9	18 1	65	19 7
Gliissoires de l'Ottawa.....	.....	.....	587	16 7	3,043	2 8	3,551	9 8	7,182	8 11
Rentes de la Couronne.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	0 0	90	0 0
									£ 102,469	12 9

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne, }
Toronto, 31 Décembre, 1856. }

APPENDICE H.

ETAT des Déboursés par le Département des Terres de la Couronne pour l'année 1856, à compte des Dépenses de Régie.

	Quartier finis- sant 31 Mars, 1856.	Quartier finis- sant 30 Juin, 1856.	Quartier finis- sant 30 Sept., 1856.	Quartier finis- sant 31 Déc., 1856.	Total pour 1856.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Exploration, Lac Huron.....	172 5 0	250 0 0	186 15 11	1,440 0 0	1,862 5 0
Frais d'Annonces de la Couronne, Canada Ouest.....	45 11 10	41 5 9	156 15 11	804 15 6	1,978 9 0
Frais d'Annonces de la Couronne, Canada Est.....	12 5 10	37 11 8	93 8 0	251 17 3	403 2 9
Exploration de Chemins, Canada Est.....	17 19 2	97 16 2	39 12 6	240 0 3	391 8 1
Inspection d'Agences, Canada Ouest.....	613 12 10	2,680 15 10	223 16 10	828 7 7	6,132 13 2
Arpentages de la Couronne, Canada Est.....	2,389 12 11	975 17 0	1,296 18 10	1,884 0 2	5,853 10 7
Arpentages de la Couronne, Canada Ouest.....	1,766 14 7	421 9 3	575 0 0	172 18 7	1,294 7 10
Exploration des Mines.....	125 0 0	45 0 0	91 10 0	1,164 17 8	136 10 0
Chemin d'Ottawa et d'Opeongo.....	749 5 3	1,079 12 6	2 0 6	2 5 9	4,214 15 7
Déboursés en général.....	8 2 7	5 2 7	0 12 6	0 11 5	17 11 5
Frais de port d'Agents, Canada Ouest.....	0 19 1	1 12 0	0 12 6	28 7 11	3 14 0
Frais de port d'Agents, Canada Est.....	20 16 5	24 0 6	21 1 9	28 7 11	94 6 7
Bureau des Examineurs d'Arpenteurs, Canada Est.....	3,281 15 1	2,526 16 11	3,156 17 4	2,988 2 2	11,953 11 6
Frais de port du Bureau.....		70 1 9			70 1 9
Salaires.....		53 0 0	99 16 2	45 0 0	615 16 2
Arpentages Cap Chat.....		4 10 0	2 5 0	8 10 0	15 5 0
Exploration de Chemins, Canada Ouest.....		64 2 0	15 0 0	13 2 6	92 4 6
Inspections de la Couronne, Canada Ouest.....		9 16 3	283 5 1	4,420 8 11	4,713 17 5
Bureau des Examineurs d'Arpenteurs, Canada Est.....	0 7 2	4 0 0			4 0 0
Commissariat d'Agents payés, Canada Est et Ouest.....					
Dépenses des Agences.....					
Inspection de l'Isle St. Joseph.....			60 2 6	114 5 0	60 2 6
Chemin d'Ha-tings.....			66 15 0	519 0 0	181 0 0
Commission d'Huron et Bruce.....			296 7 10	187 0 0	845 7 10
Chemin d'Ottawa et Opeongo.....			69 0 0	203 0 5	256 0 0
Inspection des Agences, Canada Est.....			1,030 18 0	7 0 0	1,233 18 5
Inspections de la Couronne, Canada Est.....			7 0 0	43 15 0	7 0 0
Bureau des Examineurs d'Arpenteurs, Canada Ouest.....			80 0 0	169 5 0	123 15 0
Chemin d'Addington.....					169 5 0
A Déduire, Commission pour Services d'Ecoles et du Clergé.....					42,431 11 11
					7,795 0 0
					34,636 11 11

Inspection de l'Isle St. Joseph.....	60 2 6	114 5 0	60 2 6	60 2 6
Chemin d'Ha-tings.....	66 15 0	519 0 0	66 15 0	181 0 0
Commission d'Huron et Bruce.....	296 7 10	187 0 0	296 7 10	845 7 10
Chemin d'Ottawa et Opeongo.....	69 0 0	203 0 5	69 0 0	256 0 0
Inspection des Agences, Canada Est.....	1,030 18 0	7 0 0	1,030 18 0	1,233 18 5
Inspections de la Couronne, Canada Est.....	7 0 0	43 15 0	7 0 0	7 0 0
Bureau des Examineurs d'Arpenteurs, Canada Ouest.....	80 0 0	169 5 0	80 0 0	123 15 0
Chemin d'Addington.....				169 5 0
A Déduire, Commission pour Services d'Ecoles et du Clergé.....				42,431 11 11
				7,795 0 0
				34,636 11 11

APPENDICE

ETAT d'Arpentages faits dans les années

ANNÉE.	Subdivisés en	En Lots de Ville et de Parc.	Vérification d'Ar- pentages et de Li- gnes extérieures de Townships.	Lignes d'Explora- tion entre les Sei- gneuries et la Cou- ronne.	Total d'Acres.	Coût des Arpen- tages.
	Acres.					
1841.....	92474		40500	45	132974	660 4 9
1842.....	79072		27765	12	106837	965 11 7
1843.....	82600		86848	27	169448	1194 13 7½.....
1844.....	74034	750	90500	65	165284	1579 11 9
1845.....	108785	920	110291	46	219996	2237 4 9
1846.....	42000		52056	153	94056	1754 2 7
1847.....	39000	1532	240500	532	281032	1982 18 2¾.....
1848.....	23000	500	295000	515	525500	5782 13 4
1849.....	150600	50	80000	248	230650	3600 4 5½.....
1850.....	191500		170000	71	361500	2139 5 7
Porté.....	1090065	3752	1193460	1714	2287277	21896 10 7¾.....

I.

1841-1856, inclusivement, dans le Canada Est.

LOCALITÉ.

- { Clarendon, Onslow, Arthabaska, New Richmond, Port Daniel, Mann, Fief St. Clair, Seigneurie de Madawaska et Lac Temiscouata, Carleton, Alton, Ristigouche.
- { Marlow, Buckland, Linière, Territoire de Griève à Shawenegan, Ligne d'exploration depuis Grande Baie à Chicoutimi.
- { Partie de Wolfstown, South-Ham, Ixworth, Lignes extérieures de Tadousac et St. Jean, Lignes de profondeur des Fief St. Denis, St. Roch des Aulnais, Ste. Anne et Rivière Ouelle.
- { Partie de Simard, Aston Résidu, partie de Harvey et Tremblay, 7e Rang d'Onslow, Ville et Township de St. Jean, augmentation de Bulstrode, Village de Huntingdon, augmentation d'Aston, Lignes entre la Couronne et le Fief St. François, et entre la Couronne et l'augmentation de Nicolet, Grève de Montréal, et exploration générale de la partie inférieure du Saguenay depuis la Rivière Noire à Mille-Vaches, une distance d'environ 60 milles.
- { Partie de Leeds, Ligne de St. Giles et Broughton, Ile Grand Calumet, Bagot, Village de la ville Bagot, et Grande Baie, Village de Grenville, Ligne du chemin de Sydenham, Gore d'Aston, Rangs des profondeurs de Lochaber, 6e et 7e Rangs de Lochaber, Ville de Chicoutimi, Laterrière, Seigneurie de L'Anse de L'Etang, Lignes entre le Fief St. Clair et la Couronne et entre Lacolle et la Couronne, Whitworth.
- { Gore de Stanfold, Front des Trois Rivières, Ligne de Division de Champlain, Batiscan et Radnor, Forges St. Maurice, Somerset, Ile aux Allumettes, Montée de Gatineau depuis Wakefield, 36 milles dans la profondeur, Vérification de Grenville, partie de Shefford, partie de Bagot, Résidu de Maddington, Exploration entre la partie inférieure de St. François et la Rivière Bleue, Exploration de la rive Nord de la partie inférieure du St. Laurent, à partir de la Rivière Blanche jusqu'à la Baie de la Trinité, environ 100 milles.
- { Ligne de Batiscan et Radnor, Rivière du Lièvre, Gore d'Aston, Chemin de Belle Anse, Gaspé, Village d'Elgin, Rivière Gatineau, Etablissements de Madawaska et St. Jean, partie de Colrairie, Rivière St. Maurice, Cap-Chat, Price et Adstock, Fronteau de Cox, Rivière du Grand Ours et Maganisibi, Ruisseau de Broom, Rivière du Moine, et Branche Nord-ouest, Village de Godmanchester, Township de Masham, Wexford, Morin, Baie de Gaspé Nord et Sud, Sydenham, Cap-Rosier, Fox, York, Douglas, Malbaie et Percé, Rivières Coulonge et Noire, Lots de Parc dans la profondeur de New Carlisle.
- { Ligne de Base Astronomique de l'Ottawa, Brandon, Mansfield, Waltham, Chichester, Sheen, Augmentation de Milton, partie de Cathcart et Chertsey, partie de Viger, Morin, Rivière St. Maurice et ses tributaires à partir du haut de Weymontachinque, Augmentation d'Harrington, Lignes extérieures de la Petite Nation, Divisions de Townships sur le Gatineau, Chemin de Bagot Saguenay, Exploration depuis Québec au Lac St. Jean, et depuis St. Jean à Chicoutimi, Ligne Nord-Est de Caxton, Fronteaux de Townships depuis Tadousac à Bersimits, Chemin Callière, Village de la Pointe aux Allouettes, Havre du Palais, Village de Masham, partie de Bagot, Wotton et South Ham, Iles du Lac Magog, Garthby et Stratford, Exploration entre Ristigouche et le St. Laurent, Ligne entre la Seigneurie de Beauport et Notre Dame des Anges, Lacanardière, Ligne de District entre Trois Rivières et Montréal.
- { Forsyth, Shenley, et Lambton, Aylmer et Forsyth, Ligne de Chemin dans Lambton, Township Shawenegan, Ile Kettle, Ligne de Vérification dans Bristol, Lignes extérieures et latérales de Winslow et du Fief Grandpré, Ligne depuis Stoneham au Lac St. Jean, Rivière du Moine et Branche Nord-Ouest, Ligne entre Ashford et son Augmentation, Labarre, partie de Chertsey, 6e et 7e Rangs de Litchfield, Jonquière, 7e Rang Kildare, partie d'Armagh, Village d'Aubigny, Seigneurie de Lauzon.
- { Lots de grève des Rivières St. Charles et St. Laurent, Maniwaki, et Egan, Ligne entre Signay et Labarre, Ligne Astronomique au Nord-ouest de la Rivière Gatineau, Réserve du Clergé dans Orford, partie de Beresford, Inspection de Sites de Moulin au Saguenay, partie d'Onslow, Gore de Somerset, Territoire de St. François, partie de Caron et partie de Mesy, partie de Gosford, partie de Chester, Gore de Hunterstown, partie de Eardley, Arpentage de la ligne Hereford, Auckland et Gore de Hereford, Shefford.

APPENDICE

ETAT d'Arpentages faits dans les années

ANNÉE.	Subdivisés en Lots de Ferme.	En lots de Ville et de Parc.	Vérification d'Arpentages et de lignes extérieures de Townships.	Lignes d'Exploration entre les Seigneuries et la Couronne.	Total d'Acres.	Coût des Arpentages.
Rapporté.	Acres.	Acres.	Acres.	Miles L.		£ s. d.
1851.....	130000	400	45500	10	175900	2655 9 4
1852.....	543800	900	90500	9	635200	5834 14 6
1853.....	355000	250	150000	.....	505250	5192 13 6
1854.....	220500	450	95000	5	316050	3228 3 9½
1855.....	471916	.....	60000	11	531916	9127 15 6½
1856.....	280200	220	174800	64	455220	6374 13 8
Totaux.....	3091481	5972	1809260	1813	4906813	54310 0 11½

Plusieurs des Arpentages payés en 1855 & 1856 avaient été demandés en 1854.

I.

1841-1856, inclusivement, dans le Canada Est—Continué.

LOCALITÉ.
Parties de Sheen, Signay, Tadousac, Bergeronnes, Escoumains, Résidu des lignes extérieures des Seigneuries de Madawaska et du Lac Temiscouata, Résidu de Masham, Aldfield et Thorne, Mesy, Woodbridge, résumé d'Arpentage de Borne de Hereford et Auckland, Village de Metabetchouan, Chemin du Portage Gaspé, partie de Beresford, Grève de Rivière à Mars, Wexford, partie de Caron, Chemin Kenogami, partie de Labarre, Vérification de Grenville, partie de Chertsey, Village Calumet, Cathcart, partie de Ligne D'Anillebont et DeRamsay (moitié payée par les parties), partie des Trois-Rivières, partie de Masham, Réserve de Micmac, Ristigouche.
Montminy, DeSales, Mailloux, complétion de l'arpentage de la borne de Hereford, Chemin depuis Tadousac au Moulin à Baude, parties de Wright, Rippon et Hartwell, Village de Tadousac, Village à Garthby, Neigette, Cabot, partie du Village de Lafontaine, Résidu de Wotton, parties de Montcalm et Beresford, Exploration de Wolfe, partie de Frampton, partie de Winslow, Résidu de Chertsey, partie de Thetford, Ligne entre la Seigneurie de Bécancour et Aston, &c., Rang additionnel dans York, Mal Baie, Douglas et Percé, Bungay, Isles de la Magdeleine Bourdages, Parc, et partie de Colbert, Northfield, Rocmont.
Township de Wells, parties de Villeneuve, Daquam, et Bellechasse. Tremblay, partie de Stratford, Bowman, Résidu de Brandon, Division de Township Rivière du Lièvre, Portland, partie de Thetford, Cap de la Magdeleine, partie de Garthby, Mailloux et Ligne Buckland, Lignes extérieures de Mesy, Caron, Metabetchouan et Charlevoix, Village d'Escoumains, Lignes extérieures d'Iberville, partie de Tadousac, Villages d'Hypolite et St. Camille, Bigelow, Blake, Patton, partie de Bourdages, partie de Buckland, partie de Beresford, partie de Radnor, Ligne de Rawdon et Kilkenny, Ligne entre Godmanchester et Dundee.
Rangs dans la profondeur de Bristol, arrière Ligne de la Seigneurie de Bourgeois, Ligne Nord-Est de la Seigneurie de Perthuis, partie de Colbert, Ligne Nord-Est de Batiscan, partie de Chilton, Temiscamingue, Résidu de Weedon, Village de Hebertville, partie de Woodbridge, Adstock, partie de Howard, partie de Harvey, Radnor, Subdivision de la Seigneurie de St. Gabriel, Low, Begon et Raudot, parties d'Ashford et Fournier, Peterborough, Village de Winslow, Fleuriau, Fief du Sablé, Mont Murray.
Doncaster, Macpes, partie de Viger, partie de Begon, et Raudot, Arago, Matapédia, Dorset (aux frais des parties), Résidu de Simard, Résidu de Woodbridge, Résidu de Harvey, Hampden, Lasalle, Subdivision de Somerset Gore, Kensington, Wabasse, Egan, Exploration du Lac St. John, Résidu d'Aylwin et Wright, Arpentage en commun des Lots dans Metabetchouan, Labarre, et Mesy (fait en 1854, rapport en 1855, aux frais des parties), Ligne entre Bourgeois et Gosford, Radnor, Joliette, Bourget, Village de Boisbouscache.
Partie de Chapais, Marston, Vérification de Ligne entre Grantham et Upton, Aumond, Trois Rangs de Howard, Cap Chat, Montcalm, Résidu de Whitton, Vérification des 12e et 13 Rangs de Kingsey, moitié Sud-Ouest Chabot, Townships de Lafontaine, Dionne, Casgrain, et Chemin Elgin, Vérification de partie de Ham, Village de L'Achigan (dans Kilkenny), Ditchfield, Commune de Huntingdon, Résidu de Cathcart.

NOTE.—Dans les arpentages de lignes de Division entre les Seigneuries et les Terres de la Couronne, les frais en sont également payés entre la Couronne et les Seigneurs.

Département des Terres de la Couronne,

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

Toronto, 16 Février, 1857.

APPENDICE

ETATS d'Arpentages faits dans les années

ANNÉES.	Subdivisé en	En Lots de Ville	Vérification	Localités de	Réserves des	Total d'Acres.	Coût d'Arpen-
	Lots de Verme-	et de Parc.						d'Arpentages et	mines.	Sauvages.	tages.
	Acres.	Acres.	de lignes ex-	Acres.	Acres.		£ s. d.
			terières de				
			Townships.				
1841.....	249298		18400			267698	1193 18 6 ..
1842.....	317281	504	3000			320785	2042 10 10 ..
1843.....	213751	237	308805			522793	1420 1 0 ..
1844.....	2528	725				3253	275 16 9 ..
1845.....	45974	461	23600			70035	602 4 4½ ..
1846.....	97925	13108	41082			152115	2320 13 1½ ..
1847.....	80108	108	8300	108800		197316	2440 17 2½ ..
1848.....	130998	6154		88053		219666½	7533 15 1 ..
1849.....	163294½	1453½	5112	264122		433982	3166 4 6 ..
1850.....	164392	1402	40800			206594	2461 19 1 ..
1851.....	266635	221				266856	2630 13 10 ..
1852.....	405402	6073½	11700			423275½	5123 5 8 ..
1853.....	580441	917			453548	1034906	9039 10 7½ ..
1854.....	166981	1407		6400	136538	311326	4344 19 0 ..
1855.....	174099	2781	2950			179830	4702 3 8 ..
1856.....	528035	6452½				560955½	14657 9 3 ..
	26468	Isles.					
	3613610½	36566	463749	467375	590086	5171386½	63956 2 6

Département, des Terres de la Couronne,
Toronto, 30 Janvier, 1857.

J.

1841 à 1856, inclusivement, dans le Canada Ouest.

LOCALITÉ.

- { Dans les Townships d'Admaston, Bagot, Blithfield, Bromley et Stafford, et Vérification dans Grimsby.
- { Dans les Townships d'Onondaga, Oneida, Seneca, Tuscarora, Sarnia, Arthur, Sydenham et Nord Crosby, Lots de Ville de Colchester, et Vérification dans Eldon.
- { Dans les Townships de Peel, Wellesley, Sullivan et Brantford, Lots de Ville de Barrie et Woodstock, Vérification dans Scymour et Beverly, et Lignes extérieures du Bloc du Clergé 260,270 acres.
- Dans le Township de Moore, et Lots de Ville de Caledonia, Indiana et Tuscarora.
- { Dans les Townships de Bentinck, Glenelg, Brantford, Zone, Lots de Ville de Harwich, Meaford, Woodstock, et Vérification dans Hope.
- { Dans les Townships de Derby, Egremont, Holland, Normanby, Sullivan, Toronto, Lots de Ville de Bytown, Lindsay, Shrewsbury, Sault Ste. Marie, Vérification dans Arthur, Seymour, Kingston, Hamilton et Toronto.
- { Dans les Townships d'Elma, Wallace, Grey, Howick, Morris, Turnberry, Kinloss, Huron, Kincardine, Bruce et Saugeen, 1075 milles des branches de la Rivière Ottawa, et fronts de 17 localités de mines sur le Lac Supérieur.
- { Dans les Townships de Morris, Admaston, Artemesia, Holland, Melancthon, Lots de Ville de Barrie, Bytown, Gosport, Localités de mines sur les Lacs Huron et Supérieur, 764 milles des branches de l'Ottawa, et 447 milles d'exploration de lignes dans les contrées de l'Ottawa.
- { Dans les Townships de Maryborough et Mornington, Lots de Ville de Johnston et York, localités de mines sur les Lacs Huron et Supérieur, Vérification dans Caistor et Edwardsburgh.
- { Lots dans les Chemins de Toronto et Sydenham et Durham, dans Holland et Walsingham, Lots de Ville de Bytown, Durham, Penetangore, Sydenham, Vérification dans Aldborough.
- { Dans les Townships d'Osprey, Artemesia, Saugeen, Kincardine, Brant, Bentinck et Glenelg, lots de Parc dans Sydenham.
- { Dans les Townships d'Arran, Saugeen, Huron, Brougham, Egremont, Bruce, Wilberforce, Tossorontio, Elderslie, Grattan, Lots de Ville de Southampton, Thornbury et Sydenham, 69 milles de la ligne de comté de Renfrew
- { Lots sur le Chemin de l'Ottawa et d'Opeongo dans les Townships de Gwillimbury Ouest, King, Bruce, Carrick, Kinloss, Minto, Grey, Culross, Elderslie, Grattan, Normanby, Greenock, Turnberry, Lots de Ville de Priceville, Peterborough, Bytown et Charlotteville, Réserves des Sauvages sur les Lacs Huron et Supérieur, et 155 milles d'exploration de lignes de chemins dans les contrées de l'Ottawa.
- { Dans les Townships de Howick, Melancthon, Elma, Lots de Ville dans Mount Forest, Amsterdam, Bradford, Corrunna, Réserves des Sauvages et Localité des mines sur le Lac Supérieur, et 393 milles d'exploration de comté et de chemin de ligne.
- { Dans les Townships de Fraser et Alice et l'Isle St. Joseph, Lots de Ville de Sudbury, Sydenham, Ayton, Poole, St. Joseph et Hilton, Vérification dans Alveston et Paisley.
- { Dans les Townships de Wallace, Rama, Rolph, McKay, Proton, Balaklava, Luther, Denbigh, Ashby, Abinger, Effingham, Anglesea, Barrie, Somerville, Hinchinbrooke, Lots sur les chemins d'Addington et Hastings, Longue Pointe sur le Lac Erie, Isles dans l'Otonabee, 1102½ milles d'exploration et de lignes de chemins dans le territoire de l'Ottawa et Huron, Lots de Ville de Alma, Inverhuron, Errol, Penetanguishene, Alveston, Owen Sound, Fordwich, Cranbrook, Eugenia, Paisley; et en sus, P. L. S. Macdonald a arpenté les Postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson, 37,280 acres, aux frais de la Compagnie, et le Département des Sauvages a arpenté la réserve des Sauvages dans Saugeen, contenant 407,546 acres.

APPENDICE K.

RAPPORT d'Arpentages pour l'année

No.	Arpenteur.	Arpentage.
1	James Black	Arpentages des lignes extérieures de la Longue Pointe sur le Lac Erie.
2	James Black	Subdivision de la Longue Pointe sur le Lac Erie.
3	E. R. Jones	Lot de Ville d'Alma.
4	E. Malcolm	Township de Wallace.
5	C. Miller	Lot de Ville de Inverhuron.
6	Chs. Unwin	Township de Rama.
7	John Reid	Ile de Cameron.
8	Robert Hamilton	Township de Rolph.
9	John Robertson	Township de McKay.
10	A. P. Salter	Exploration sur la Rive Nord du Lac Huron.
11	J. K. Roche	Township de Belmont.
12	P. S. Donnelly	Lot de Ville d'Errol.
13	H. P. Savigny	Lot de Ville de Penetanguishene.
14	Samuel Smith	Lot de Ville d'Alveston.
15	David Gibson	Township de Proton.
16	George McPhillips	Township de Luther.
17	William Rath	Township de Balaklava.
18	John Reid	Exploration de ligne derrière les rapides de Burleigh.
19	Wm. Rombough	Lignes extérieures de Denbigh et Ashby.
20	John Ryan	Borne entre Mono, Mulmur, Adjala et Tossorontio.
21	J. J. Haslett	Iles dans l'Otanabee et ses Lacs.
22	A. B. Perry	{ Inspection et arpentage des lignes de chemin jusqu'à celui de Madawaska }
23	A. B. Perry	{ Lots sur le chemin d'Addington et les lignes extérieures d'Abinger, &c. }
24	Charles Rankin	Bloc B dans la ville de Owensound.
25	P. V. Elmore	Lots sur le chemin de Hastings.
26	John Reid	Partie du township de Somerville.
27	Francis Jones	Lot de Ville de Fordwich.
28	Thomas F. Gibbs	Township de Hinchinbrooke.
29	William Rath	Lot de Ville de Cranbrook.
30	George McPhillips	Lot de Ville de Eugenia.
31	Francis Kerr	Lot de Ville de Paisley.

Comme ce total est le montant des comptes pour arpentages complétés et examinés dans le cours de l'année, sur lesquels il avait été antérieurement fait des avances, il ne peut correspondre avec celui du rapport des argents payés du Teneur de Livre pour arpentages, lequel comprend les avances faits sur des arpentages en voie d'opération.

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 31 Décembre, 1856.

HAUT CANADA.

finissant le 31 Décembre, 1856.

Coût de l'Arpentage.		No. d'Acres arpentés.	No. de Milles arpentés.	Remarques.
£	s. d.			
151	5 0		42	
683	7 6	19,462		
167	1 3	229		
473	0 0	52,349		
320	4 7	1,329		
318	16 3	15,011		
	35 12 6	1,140		
703	14 3	41,633		
279	16 6	17,372		
928	16 11		500	
455	9 9		116	Une inspection et vérification d'arpentage.
104	19 10	327½		
177	17 3	444		
499	2 5	812		
771	4 9	70,615		
1,027	7 0	91,618		
832	2 2	15,668	210	Arpentage £520 1s. 1d. Exploration £312 1s. 1d., et 400 milles d'exploration latérale.
413	15 0		25½	
484	14 0	13,600		
264	13 6		27	
686	17 5	5,866		
456	13 8		125	Vérification d'anciennes lignes de chemin.
			57	Arpentage de nouvelles lignes de chemin.
1,237	12 8	51,937		
34	6 9	92		
733	2 6	60,300		
329	6 10	22,622		
267	2 6	413		
1,154	8 5	75,280		
222	1 11	507		
203	13 6	799		
236	2 8	1,500		
14,657	9 3	560,955½	1,102½	

RÉCAPITULATION.

Acres.
528,035 subdivisés en lots de ferme de 100 acres chaque à 3⁶/₁₀ par acre.
6,452½ " en lots de ville d'un ½ acre et lots de parc de 2 à 10 acres à 6s 11d. par acre.
26,468 Iles arpentées à 1s. 7¹/₁₀ par acre.

560,955½
Milles.
1,102½ milles de lignes extérieures d'exploration de townships, etc. etc. à £2 14s. 10d. par mille.

JOSEPH CAUCHON,

Com. des T. de la C.

APPENDICE L. — BAS CANADA.

Rapport relatif aux Arpenteurs et Arpentages, pour l'année finissant le 31 Décembre, 1856.

ARPEUTEURS.		ARPENTAGES.										
Noms des personnes attachées au Département des Arpentages.	Description.	Date de Nomination.	Par qui Nommé.	Salaires.	Allouances.	Journaliers employés.	Montant à eux payé comme gages.	Total de la dépense pendant l'année.	Terres arpentées pendant l'année.	280,420, exclusivement de la vérification d'arpentages et explorations.	Coût moyen par Acre.	Quantité (s'il en est) de terre arpentée, mais non par un Arpenteur du Gouvt.
Vital Derochers.....	Arpenteur Provincial.....	15 Déc., 1847.....	Lord Elgin.....	20s. par jour.		112	£2611 2 2	£6374 13 8			114	
D. P. Croteau.....	do	16 Nov., 1848.....	"									
J. L. P. O'Hanley.....	do	12 Mai, 1853.....	Bureau d'Examineurs.....									
R. Gilmour.....	do	30 Mai, 1849.....	Lord Elgin.....									
Fred. Bélanger.....	do	8 Fév., 1853.....	Bureau d'Examineurs.....									
Geo. N. Allbright.....	do	13 Oct., 1848.....	Lord Elgin.....									
Jno. Bignell.....	do	Nov., 1841.....	Sir Charles Metcalfe.....									
Patrick Daly.....	do	25 Déc., 1835.....	Lord Gosford.....									
A. Painchaud.....	do	12 Mai, 1853.....	Bureau d'Examineurs.....									
C. F. Fournier.....	do	25 Juillet, 1826.....	Lord Dalhousie.....									
Jno. Neilson.....	do	8 Juillet, 1852.....	Bureau d'Examineurs.....									
F. P. Quinn.....	do	15 Juillet, 1844.....	Sir Charles Metcalfe.....									
F. J. O'Neill.....	do	26 Sept., 1839.....	Hon. P. Thompson.....									
Wm. Barrett.....	do	5 Juillet, 1834.....	Lord Aylmer.....									
L. P. R. Blanchard.....	do	Fév., 1833.....	"									
W. W. O'Dwyer.....	do	16 Juillet, 1844.....	Sir Charles Metcalfe.....									

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 14 Mars, 1857.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE M.

E T A T

Des sommes reçues et payées par T. Boutillier; Inspecteur des Agences, depuis le 23 Février au 31 Décembre, 1856, et Rapport sur le progrès d'Établissements dans les Townships du Bas Canada pendant l'année 1856.

Dr.

T. BOUTILLIER, Inspecteur des Agences,

1856.		£	s.	d.
Février 23	Par une somme de £451 15s. 1d. balance non employée, tel qu'il appert par un compte rendu au département le 22 Février, 1856.....	451	15	1
Mai 20	Par une somme de £96 12s. 6d., remise par C. A. Verreault, étant la balance restée entre ses mains, lors de la cessation des travaux l'automne dernier.....	96	12	6
Juillet 24	Par une traite, No. 439, sur Montréal pour la somme de £1500, transmise par Ths. G. Ridout, écuier, étant le montant du warrant No. 7876.....	1500	0	0
Août 29	Par une traite de £57 9s. 3½d. sur le Revd. Mr. Mailloux, étant la balance restée dans ses mains l'an dernier.....	57	9	3½
Septembre 5	Par un chèque, No. 1, pour la somme de £1500, transmis par le département.....	1500	0	0
Octobre 8	Par un chèque, No. 2, pour la somme de £1500, transmis par le département.....	1500	0	0
" 24	Par chèque, No. 3, pour la somme de £1500, transmis par le département.....	1500	0	0
Novembre 10	Par chèque, pour la somme de £1500, transmis par le département.....	1500	0	0
" 29	Par chèque, No. 5, pour la somme de £1500, transmis par le département.....	1500	0	0
" "	Par un warrant, pour la somme de £150, appropriée pour chemins dans le comté d'Argenteuil, suivant ordre en conseil, du 3 Mai dernier.....	150	0	0
Montant porté.....		9755	16	10½

en compte avec le Département des Terres.

Cr.

1856.		£	s.	d.
Février 25	Par 4 chèques de £25 chaque, à J. B. Poupore, conducteur.....	100	0	0
Mars 8	" 1 " £9 2s. 6d., John Dillon, conducteur, " ..	9	2	6
" 14	" 1 " £12 10s., Luc Gélinas, " ..	12	10	0
" 17	" 1 " £22, Jos. Roy, " ..	22	0	0
" 25	" 1 " £58 1s. 3½d., Ls. Arcand, " ..	58	1	3½
Avril 4	" 1 " £7 16s. 3d., A. Jetté, " ..	7	16	3
" 7	" 1 " £4 13s. 9d., Israel Rice, " ..	4	13	9
" "	" 1 " £4 4s. 2d., Jos. Verrette, " ..	4	4	2
" 11	" 1 " £17 15s. 1½d., P. C. de Champlain, " ..	17	15	1½
" "	" 1 " £12 10s., Luc Gélinas, conducteur..	12	10	0
" 21	" 1 " £4 2s. 3d., Jos. Prince, " ..	4	2	3
Mai 7	" 1 " £17 10s., Luc Gélinas, " ..	17	10	0
Juin 30	" 1 " £4 18s. 6d., F. L. Poudrier, " ..	4	18	6
Juillet 26	" 1 " £100, John G. Fair, " ..	100	0	0
" 29	" 1 " £40, C. A. Verreault, " ..	40	0	0
" 30	" 1 " £20, Rév. Ed. Richard, " ..	20	0	0
" 31	" 1 " £20, Luc Gélinas, " ..	20	0	0
Août 5	" 1 " £20, Elie Audet, " ..	20	0	0
" 6	" 1 " £50, D. Philipps, " ..	50	0	0
" "	" 1 " £25, Jos. Prince, " ..	25	0	0
" "	" 1 " £20, P. Dagneault, " ..	20	0	0
" 7	" 1 " £50, Ls. Arcand, " ..	50	0	0
" 8	" 1 " £25, V. St. Germain, " ..	25	0	0
" "	" 5 " £20 chaque, B. Garneau et J. B. Coulombe, " ..	100	0	0
" 9	" 5 " £25 chaque, P. A. Tremblay, " ..	125	0	0
" "	" 1 " £20, A. Cayer, " ..	20	0	0
" 11	" 4 " £25 chaque, P. N. Pacaud et J. B. Lebel, " ..	100	0	0
" "	" 1 " £20, N. Boucher, " ..	20	0	0
" 12	" 1 " £30, P. S. Kelly, " ..	30	0	0
" 13	" 1 " £25, Z. Bertrand, " ..	25	0	0
" 14	" 1 " £25, A. Talbot, " ..	25	0	0
" 15	" 1 " £30, P. C. Rivard, " ..	30	0	0
" 18	" 2 " £25 chaque, J. E. Côté et M. Gaudette, " ..	50	0	0
" 22	" 1 " £100, Ovide Bossé, procureur de la municipalité de Chicoutimi.....	100	0	0
" 27	" 1 " £15, L. Désaunier.....	15	0	0
" "	" 1 " £25, Chs. Frs. Dionne, conducteur..	25	0	0
" 29	" 1 traite de £57 9s. 3½d. sur le Révd. M. Mailloux, étant la balance restée entre ses mains l'an dernier, transmise à E. Audet, conducteur.....	57	9	3½
Septembre 2	" 1 chèque de £25, John Duff, conducteur.....	25	0	0
" 3	" 3 " 2 de £15 et 1 de £20, C. A. Verreault, conducteur.....	50	0	0
" 4	" 3 " 2 de £15 et 1 de £20, Ths. Lloyd, conducteur.....	50	0	0
Montant porté.....		1492	13	1½

DR.

T. BOUTILLIER, Inspecteur des Agences,

1856.

Montant rapporté.....£ 9755 16 10½

Montant porté.....£ 9755 16 10½

en compte avec le Département des Terres.

CR.

1856.

1856.		Montant rapporté.....£	1492 13 1½
Septembre 6	Par 2 chèques, de	£25 chaque, Chs. Frs. Dionne, conducteur.....	50 0 0
" "	" 4 "	£25 chaque, P. N. Pacaud et J. T. Lebel, conducteur.....	100 0 0
" 8	" 1 "	£150, John Kane, procureur de la municipalité de Bagot.....	150 0 0
" "	" 1 "	£40, P. Dagneault, conducteur.....	40 0 0
" "	" 1 "	£14 2s. 8d., A. Jetté, " ..	14 2 8½
" 11	" 2 "	1 de £85 et 1 de £65, B. Garneau et J. B. Coulombe, conducteurs....	150 0 0
" "	" 4 "	£25 chaque, Elie Audet, " ..	100 0 0
" 12	" 2 "	£50 chaque, P. C. Rivard, " ..	100 0 0
" "	" 3 "	£25 chaque, Luc Gélinas, " ..	75 0 0
" "	" 1 "	£100, N. Boucher, " ..	100 0 0
" "	" 1 "	£100, Ls. Arcand, " ..	100 0 0
" 13	" 2 "	£50 chaque, P. S. Kelly, " ..	100 0 0
" 15	" 1 "	£50, O. Bossé, procureur.....	50 0 0
" 16	" 2 "	£25 chaque, L. Dufresne, conducteur,	50 0 0
" 17	" 2 "	£30 chaque, A. Cayer.....	60 0 0
" 18	" 2 "	£50 chaque, Jos. Roy, conducteur,..	100 0 0
" "	" 2 "	£50 chaque, D. Philipps, " ..	100 0 0
" "	" 2 "	£50 chaque, John G. Fair, " ..	100 0 0
" 20	" 1 "	£50, J. E. Côté et M. Gaudette, "	50 0 0
" 22	" 2 "	£25 chaque, V. St. Germain, " ..	50 0 0
" 25	" 1 "	£25, A. Talbot, " ..	25 0 0
" "	" 1 "	£25, Z. Bertrand, " ..	25 0 0
" 26	" 2 "	£25 chaque, Jos. Prince, " ..	50 0 0
" 29	" 2 "	£50 chaque, P. N. Pacaud et J. T. Lebel, " ..	100 0 0
" 30	" 2 "	£25 chaque, Luc Gélinas, " ..	50 0 0
Octobre 4	" 2 "	£75 chaque, B. Garneau et J. B. Coulombe, " ..	150 0 0
" "	" 1 "	£100, J. B. Delisle et A. Wait, " ..	100 0 0
" 6	" 1 "	£50, A. Boa, " ..	50 0 0
" "	" 1 "	£30, P. Dagneault, " ..	30 0 0
" 8	" 1 "	£200, P. N. Pacaud et J. T. Lebel, "	200 0 0
" 9	" 3 "	£50 chaque, C. A. Verreault, " ..	150 0 0
" "	" 2 "	£37 10s. chaque, Jos. Prince, " ..	75 0 0
" 10	" 2 "	£25 chaque, Luc Gélinas, " ..	50 0 0
" 11	" 2 "	£25 chaque, Z. Bertrand.....	50 0 0
" 13	" 4 "	£25 chaque, Wm. Bonnallie, procureur de la municipalité de North Stukeley.....	100 0 0
" 14	" 2 "	£25 chaque, Elie Audet, conducteur,	50 0 0
" 15	" 1 "	£30, Révd. Ed. Richard, " ..	30 0 0
" "	" 1 "	£40, P. S. Kelly, " ..	40 0 0
" "	" 2 "	£37 10s. chaque, L. H. Lebel, " ..	75 0 0
" 16	" 1 "	£25, Ls. Dufresne, " ..	25 0 0
" "	" 2 "	£50 chaque, John Kane, procureur,	100 0 0
" "	" 3 "	£50 chaque, Ths. Lloyd, conducteur,	150 0 0

Montant porté.....£ 4806 15 10

DR.

T. BOUTILLIER, Inspecteur des Agences,

1856.

Montant rapporté.....£ 9755 16 10½

Montant porté.....£ 9755 16 10½

en compte avec le Département des Terres.

CR.

1856.	Montant rapporté.....£	4806 15 10
Octobre 16	Par 2 chèques de £50 chaque, O. Bossé, procureur,	100 0 0
" 17	" 1 " £50, John G. Fair, conducteur...	50 0 0
" 18	" 2 " £50 chaque, Euchér Dion, " ..	100 0 0
" 20	" 2 " £25 chaque, P. A. Tremblay, " ..	50 0 0
" "	" 1 " £50, N. Miville, " ..	50 0 0
" "	" 1 " £50, Ls. Lapointe.....	50 0 0
" 23	" 1 " £75, J. E. Côté et M. Gaudette, con- ducteurs.....	75 0 0
" 25	" 1 " £15, John Duff, conducteur.....	15 0 0
" "	" 4 " £50 chaque, P. N. Pacaud et J. T. Lebel, conducteurs.....	200 0 0
" "	" 2 " £37 10s. chaque, Chs. Frs. Caron, conducteur.....	75 0 0
" "	" 1 " £75, Jos. Roy, conducteur.....	75 0 0
" 27	" 1 " £25, Ls. Dufresne, " ..	25 0 0
" "	" 3 " 2 de £50 chaque et 1 de £25, C. A. Verreault	125 0 0
" 28	" 1 " £133 19s. 6d. Chs. Frs. Dionne, con- ducteur.....	133 19 6
" "	" 1 " £50, N. Boucher.....	50 0 0
" 30	" 5 " £20 chaque, Ths. Lloyd, conducteur.	100 0 0
Novembre 3	" 3 " £25 chaque, A. Talbot, " ..	75 0 0
" 5	" 3 " £25 chaque, Wm. Bonnallie, pro- cureur.....	75 0 0
" "	" 2 " 1 de £25, l'autre de £24 18s. 7½d., Z. Bertrand, conducteur.....	49 18 7½
" 6	" 1 " £250, P. N. Pacaud et J. T. Lebel, conducteur.....	250 0 0
" "	" 2 " 1 de £30 et l'autre de £20, à J. E. Côté et M. Gaudette, par B. Gar- neau, procureur.....	50 0 0
" "	" 1 " £125, B. Garneau et J. B. Coulombe, conducteurs.....	125 0 0
" 10	" 2 " £30 chaque, Elie Audet, conducteur.	60 0 0
" "	" 4 " 3 de £50 chaque et 1 de £25, à Ls. Arcand, conducteur.....	175 0 0
" "	" 2 " £25 chaque, Jos. Roy, conducteur...	50 0 0
" "	" 1 " £10, P. Dagneault, " ..	10 0 0
" 11	" 1 " £28 14s. 10½d. P. S. Kelly.....	28 14 10½
" "	" 1 " £66 13s. 0½d., C. A. Verreault	66 13 0½
" "	" 1 " £25, Wm. Bonnallie, procureur.....	25 0 0
" "	" 6 " £25 chaque, J. B. Delisle et A. Wait, conducteurs.....	150 0 0
" 12	" 1 " £25, Luc Gélinas, conducteur.....	25 0 0
" "	" 1 " £50, Euchér Dion, " ..	50 0 0
" "	" 1 " £35, Jos. Savard, " ..	35 0 0
" "	" 1 " £11 17s. 5d., Révd. Ed. Richard, " ..	11 17 5
" "	" 2 " £25 chaque, Andrew Boa.....	50 0 0
" "	" 1 " £50, P. N. Pacaud et J. T. Lebel, conducteurs.....	50 0 0
	Montant porté.....£	7492 19 3½

DR.

T. BOUTILLIER, Inspecteur des Agences,

1856.	Montant rapporté.....£	9755 16 10½
		9755 16 10½

St. Hyacinthe,
3 Février, 1857.

en compte avec le Département des Terres.

CR.

1856.	Montant rapporté.....	7492 19 3½
Novembre 17	Par 8 chèques, 6 de £5 et 2 de £10 chaque, V. St. Germain, conducteur.....	50 0 0
" 18	" 3 " £10 chaque, J. H. Lebel, conducteur,	30 0 0
" 19	" 1 " £250, P. N. Pacaud et J. T. Lebel, conducteurs, par B. Garneau, procureur.....	250 0 0
" "	" 2 " 1 de £35 et 1 de £25, B. Garneau et J. B. Coulombe, conducteurs....	60 0 0
" 21	" 3 " 2 de £20 chaque et 1 de £22, Chs. Frs. Caron, conducteur.....	62 0 0
" "	" 2 " £12 10s. chaque, N. Miville, " ..	25 0 0
" 22	" 1 " £9 19s. 8d., John Duff, " ..	9 19 8
" 26	" 1 " £15, Jos., Savard, " ..	15 0 0
" 27	" 1 " £45 10s., D. Philipps, " ..	45 10 0
" "	" 1 " £30, D. Philipps, " ..	30 0 0
Décembre 3	" 1 " £75, Ths. Lloyd, " ..	75 0 0
" 6	" 7 " £10 chaque, Euchet Dion, " ..	70 0 0
" 10	" 2 " 1 de £25 et l'autre de £30 18s. 3d., Jos. Roy.....	55 18 3
" 12	" 5 " 4 de £50 chaque et 1 de £38 16s. 9d., P. N. Pacaud et J. T. Lebel, conducteurs.....	238 16 9½
" 13	" 1 " £24 8s. 3d., Luc Gélinas, conducteur,	24 8 3
" 15	" 1 " £10 0s. 3d., J. E. Côté et M. Gaudette, conducteurs.....	10 0 3
" "	" 2 " 1 de £50 et l'autre de £41 18s. 8d., Ls. Arcand, conducteur.....	91 18 8½
" "	" 1 " £43 13s. 10d., L. E. Laroque, conducteur.....	43 13 10½
" 16	" 1 " £20, Révd. Ed. Richard, conducteur,	20 0 0
" 19	" 1 " £21 15s. 3d., Jos. Prince, " ..	21 15 3
" "	" 5 " 4 de £25 chaque et 1 de £12 18s. 9d., John G. Fair.....	112 18 9
" 24	" 1 " £15, J. E. Côté et M. Gaudette.....	15 0 0
" 27	" 4 " £12 10s. chaque, J. Ls. M. Martin, conducteur.....	50 0 0
" 31	" 4 " £25 chaque, J. B. Delisle et A. Wait	100 0 0
	Balance.....£	755 17 9½
		£ 9755 16 10½

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des Agences.

R A P P O R T .

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin de Kinogami.

Conducteur, P. A. TREMBLAY.

Balance restant de l'appropriation précédente.....	£416 15 6
Montant de la dernière appropriation en 1856.....	400 0 0
	£816 15 6
Montant payé	443 16 0
	£372 19 6

Ce chemin commence au Rapide des Roches, rivière Chicoutimi, et doit se terminer au lac St. Jean, distance d'environ 38 milles; neuf milles ont été ouverts en 1854, 6 milles en 1855 et 5½ en 1856. Cette dernière partie a coûté, terme moyen, £80 10s. Od., par mille. Grand nombre de petits ponts ont été construits. Il en reste à faire, sur le 2ème des 5 derniers milles, un autre dont le pontage n'aura pas moins de 200 pieds. Mr. Tremblay me donne sur les terrains qui avoisinent les derniers 5½ milles de chemin qu'il a ouvert cette année, les renseignements qui suivent :

“ Du point de départ jusqu'à la distance de 45 chaînes, le terrain est sablonneux. A partir de là jusqu'au terminus de l'ouvrage, le sol est partout d'excellente qualité, se composant ordinairement d'une légère couche de terre jaune qui repose sur un lit de terre argileuse. Au-delà on trouve la même richesse de sol sur une étendue beaucoup plus considérable de chaque côté du chemin.

“ L'espace compris entre la rivière Desaulnets, la Belle Rivière, la Grande Décharge, le milieu du 3ème rang double du township Caron, et le lac St. Jean, étant, à l'exception de quelques endroits savaunneux, très propre à la culture. Le seul obstacle à l'ouverture de cette série de concessions est le manque de grandes routes pour y pénétrer.

“ Le chemin Kinogami est la principale artère par où la colonisation, le commerce et l'industrie doivent pénétrer dans l'intérieur de cette partie du territoire du Saguenay. Les nouveaux établissements qui se forment autour du lac St. Jean, attendent leur commencement de prospérité de la complète ouverture de ce chemin. Depuis le 15 de Novembre jusqu'à la fin de Décembre, et depuis le 15 d'Avril jusqu'à la fin de Mai, les habitants des townships situés au-delà du lac Kinogami se trouvent dans un isolement complet. Dans les autres saisons de l'année, ce n'est qu'avec une perte de temps considérable et beaucoup de fatigue qu'ils peuvent transiger leurs

affaires au-dehors, ou effectuer le transport de leurs familles et de leurs effets ; le trajet en été, ne pouvant se faire que dans des berges et des canots d'écorce. Mais pour que la colonisation retire de l'ouverture du chemin Kinogami les avantages que l'on en espère, il est indispensable que le gouvernement fasse ouvrir des routes conduisant dans l'intérieur des townships.

“ Le chemin Kinogami est notre Grand Tronc ; les routes seront les embranchements qui devront l'alimenter.

“ Les renseignements que je possède sont insuffisants pour constater avec précision les progrès de la colonisation depuis trois ans dans les divers townships qui forment le comté de Chicoutimi. Mais un fait qui seul prouve combien l'extension en est rapide, c'est qu'à six lieues au-delà du poste de Metabetsuan, à l'embouchure de la rivière Ouatshouanish il y a un moulin à scie et un moulin à farine qui sont en opération depuis l'été dernier. Grand nombre de colons n'attendent que l'ouverture d'une communication facile pour aller se fixer sur les magnifiques terres qui s'étendent de la rivière Ouatshouan à la rivière Chamouchouan. Une chapelle a été érigée l'année dernière dans le township Mésey, près de la chute Des Aulneis.

“ Depuis trois ans la valeur de la propriété a doublé dans la plupart des townships qui forment le comté de Chicoutimi.

“ D'après des estimés sur lesquels on peut compter, au-delà de £3,000, seraient nécessaires pour compléter cette voie de communication au lac St. Jean, et il est de nécessité urgente qu'elle soit mise en état de servir aux colons sous le plus court délai possible.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la Rivière du Moulin.

Construit avec le concours et sous la surveillance du conseil municipal du township de Chicoutimi.

Montant des deux appropriations.....	£571	8	7
Do. payé en différents temps.....	426	17	6
Balance restant.....	£144	11	1

Le rapport du conseil municipal ne m'a pas encore été transmis.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Pont sur la Rivière à Mars.

Construit avec le concours et sous la surveillance du conseil municipal du township de Bagot.

Montant de l'appropriation.....	£528	11	5
Do. payé en différents temps.....	450	10	10
Balance restant.....	£78	0	7

Ce pont n'est pas encore achevé, mais peut néanmoins servir au public.
La balance restant entre mes mains sera payée lorsque le pont aura été reçu par experts.

COMTÉ DE CHARLEVOIX.

Chemin de St. Urbain à la Grande Baie.

Conducteurs } BONIFACE CIMON
 } et
 } THELESPHORE FORTIN.

Montant de l'appropriation de 1855..... £200 0 0

Pour des raisons connues de vous, les travaux dans ce chemin ont été suspendus.

D'après des instructions récentes, ces travaux devront être repris dans le cours de la prochaine saison.

COMTÉ DE MONTMORENCY.

Chemin de St. Féréol.

Conducteur, REVD. MR. RICHARD.

Montant de l'appropriation en 1856..... £100 7 5
Do. payé..... 81 17 5
Balance restant..... £ 18 10 0

Seize arpents, dans de très fortes côtes, ont été améliorés et des mesures ont été prises pour construire des garde-fous le long de ces côtes, qui sont très dangereuses.

Pour les amples et habiles renseignements qui m'ont été fournis par le Révd. Mr. Richard, sur les ressources naturelles qui se trouvent dans les environs et en arrière de St. Féréol, Vid : mon rapport de 1856.

Mr. Richard appelle de nouveau l'attention sur une pétition qu'il a, avec plusieurs autres, présentée à la législature, l'an dernier.

Les observations qui suivent sont extraites de son rapport sur les travaux de 1856.

Il est à considérer l'avantage qu'offrent pour la construction des navires, les forêts d'épinettes rouges qui s'étendent derrière St. Féréol, cette paroisse n'étant qu'à 10 lieues de Québec et à une lieue du fleuve.

Quel magnifique développement ne prendrait pas le défrichement dans cette localité, si on rendait facile l'accès aux excellentes terres qui s'étendent derrière St. Féréol à 2 ou 3 lieues, couvertes de beaux bois et présentant sur différents points de très belles sucreries, et même une suite

non interrompue aux pieds des montagnes ; offrant ainsi un champ magnifique au défrichement le plus avantageux.

Pour la qualité de la terre, il n'y a rien à désirer, au rapport de Mr. Lefrançois, et de ceux qui ont visité cette localité : chargée de magnifiques érablières et d'autres beaux grands bois, elle est forte et riche.

De £500 à £600 pourraient être employés avantageusement dans les environs de St. Féréol.

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin Bélair.

Conducteur, JOSEPH SAVARD.

Balance non employée et restant de l'appropriation de	
1855.....	£ 4 13 6
Montant de la dernière appropriation en 1856.....	50 0 0
	<hr/>
	£54 13 6
Montant payé.....	54 13 6

Le chemin Bélair, qui a environ 4 milles de longueur, est ouvert dans toute son étendue, et peut être pratiqué par les voitures d'été moins quatre arpents qui ne peuvent servir qu'aux voitures d'hiver. Cependant, il n'y en a que 21 arpents qui peuvent être considérés comme étant complètement finis. Ce chemin, du côté sud-ouest, n'a pas d'issue, et se termine à la seigneurie de Mr. Duchesnay. Il serait d'une utilité bien plus grande, s'il était prolongé l'espace d'environ deux milles, savoir, jusqu'à la route qui conduit à l'église Ste. Catherine. Vid : mon rapport de l'an dernier.

Le coût de ce chemin a été de £75 par mille, y compris les ponts.

Un grand moulin à scie a été, l'année dernière, construit dans les environs du chemin.

Les terres situées auprès de ce chemin sont toutes prises, et leur valeur a considérablement augmenté.

Une somme additionnelle de £50 est nécessaire pour achever cette route.

COMTE DE PORTNEUF.

Chemin de Rocmont.

Conducteur, ALEXIS CAYER.

Balance de l'appropriation restant l'an dernier.....	£103 6 1½
Montant payé depuis.....	80 0 0
	<hr/>
Balance restant.....	£23 6 1½

Pour la désignation du chemin, Vid : mon dernier rapport.

La longueur projetée est de 36 milles, 11 milles ont été faits dans les années 1854 et 1855, et 1 mille 22 arpents en 1856, 5 milles sont dans Gosford et 7 milles et 22 arpents dans Rocmont.

Toute l'étendue de 12 milles et 22 arpents peut être fréquentée par des voitures d'été, et a coûté £25 par mille, sans y comprendre les ponts.

Dix-huit ponts ont été faits l'an dernier, donnant en tout 240 pieds de pontage, et ont coûté £30.

Le sol, dans les 12ème, 13ème et 14ème milles moins 5 ou 6 lots situés sur les bords de la rivière Ste. Anne, n'est pas avantageux, on y trouve cependant du bois de commerce, tels qu'épinette rouge et blanche, pin et mérisiers.

On ne doit pas oublier que ce chemin conduit à la vallée de Batiscan, où l'on trouve beaucoup d'excellentes terres.

Il y a plusieurs places de moulins dans les environs de ce chemin.

Les colons ont pris depuis 3 ans, 25 lots dans Gosford, 36 dans Rocmont et 43 dans Colbert.

Mr. Cayer, le conducteur des travaux, croit que la valeur de la propriété a doublé dans ces localités depuis 3 ans.

On évalue à £750 ce qui reste à faire de ce chemin.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Montant de l'appropriation de 1856 pour la construction
d'un pont sur la rivière Ste. Anne, dans la paroisse
St. Casimir, et l'ouverture d'un chemin conduisant

dans les townships en arrière de St. Casimir..... £750 0 0

Ces travaux doivent être faits avec le concours du conseil municipal de St. Casimir.

Le conseil s'est chargé de la construction du pont, et doit pourvoir à son entretien. Dès que le contrat ou marché passé entre le conseil municipal et l'entrepreneur aura été approuvé, un tiers du prix convenu s'il n'excède pas le montant de l'appropriation, sera payé à l'ordre du conseil municipal, un autre tiers lorsque tous les matériaux nécessaires à la construction seront rendus à lieu d'œuvre, et le dernier tiers après que l'ouvrage aura été reçu par experts.

Il y a lieu de croire d'après les propositions faites au conseil municipal, que la construction du pont absorbera le montant entier de l'appropriation, et qu'il faudra pourvoir à la construction du chemin projeté en arrière de ce pont par d'autres moyens.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

*Chemins de Maria, Nouvelle Ristigouche et Matapediac, Escuminac,
(Shoolbred) Mann.*

JOHN FAIR,—Conducteur.

Montant de l'appropriation de 1855, pour chemins dans

ce comté..... £400 0 0

Le montant de cette appropriation a été répartie comme suit :

Pour le chemin de Maria.....	50	0	0
Do do Nouvelle (un pont)	100	0	0
Do do Ristigouche et Matapédiac.....	120	0	0
Do do Escuminac (Shoolbred).....	25	0	0
Do do Mann.....	20	0	0
	<hr/>		
	£315	0	0
	<hr/>		
Balance restant	£ 85	0	0
	<hr/>		
Montant payé.....	£362	18	9

Les sommes suivantes ont été employées en 1856.

Dans Maria.....	£ 49	17	0
Do Nouvelle (pour le pont).....	149	8	0
Do Ristigouche et Matapédiac.....	117	13	0
Do Escuminac (Shoolbred).....	23	11	0
Do Mann.....	22	9	9
	<hr/>		
	£362	18	9
	<hr/>		
Balance restant	£ 37	1	3

Comme ces chiffres l'indiquent, Mr. Fair a dépassé le montant de ces deux diverses appropriations, savoir : dans les chemins de Nouvelle et de Mann, dans le 1er cas, de.....£49 8 0

Dans le second cas de 2 9 9

Des informations puisées à des sources respectables ont établi qu'il était, pour plusieurs raisons, de nécessité urgente d'achever la construction du pont sur la rivière, et qu'il n'y avait aucun moyen disponible, à part de la somme appropriée pour chemins généralement dans le comté de Bonaventure; et Mr. Fair ayant encouru les dépenses additionnelles pour compléter cette construction, il a été jugé équitable de lui faire toucher le paiement de cette balance de £49 8s. ainsi que celle de £2 9s. 9d.; cette dernière somme, pour des raisons à peu près de même nature.

La longueur projetée de ces chemins est, dans Maria, depuis la 2e à la 7e concession; dans le township de Nouvelle, 12 milles; dans Escuminac, 5 milles; dans Mann, 7 milles; dans les townships de Ristigouche et de Matapédiac, 7½ milles.

Le point de départ de ces chemins est, dans Maria, sur la profondeur des lots Nos. 42 et 43 du 1er rang.

Dans le township de Nouvelle, près du pont d'Escuminac, côté est de la ligne du grand chemin; dans le township de Mann, à 30 chaînes, du pont de la Rivière-du-Loup, côté ouest du grand chemin; dans le township de Ristigouche en arrière des terres basses, à 30 chaînes de chez James Sillars, sur le grand chemin; dans le township de Matapédiac, à trois milles de l'embouchure de la rivière Matapédiac

Tout ce qui a été ouvert dans chacun de ces chemins est praticable pour les voitures d'été; mais ils ne sont pas parachevés, et il en a été ouvert 6 milles.

Le terrain, auprès de ces chemins est de bonne qualité, et boisé en mérisier, érable et en pin.

Le chemin dans Maria passera à travers une étendue de terre, dit-on, de 50 milles en superficie, et d'une haute valeur pour la culture.

Le chemin dans Nouvelle, passera aussi au milieu d'excellents terrains bien propres à la colonisation.

On trouve aussi d'excellents terrains sur les deux côtés de la Rivière Escuminac, et aussi entre les Rivières Escuminac et Nouvelle.

Dans le township de Mann, en arrière de *Battery Point*, se trouve aussi de bonne terre.

Il y a, sur la Rivière-du-Loup, des établissements qui progressent rapidement et qui s'étendent probablement de 7 milles dans les townships de Ristigouche et de Matapédiac, dont l'intérieur est très propre à la colonisation.

La terre y est de la meilleure qualité, bien arrosée, et on y trouve de la pierre à chaux en abondance.

On trouve sur la rivière de New Richmond de vastes carrières d'ardoises, et aussi, dit Mr. Fair, "une substance blanche employée pour *blanchir et propre* à faire du *mastic*;" on y trouve aussi de la marne.

Les sommes additionnelles, nécessaires pour la complétion de ces chemins, sont :

Pour Maria.....	£ 65	0	0
Do Nouvelle.....	160	0	0
Do Ristigouche et Matapédiac	310	0	0
Do Escuminac (Shoolbred)	64	0	0
Do Mann	70	0	0
	<hr/>		
	£669	0	0

Le nombre des colons qui se sont établis dans ces différentes localités, a augmenté d'un tiers ou de moitié depuis trois ans.

Mr. Fair croit que la grande étendue de terre, possédée par la compagnie de Gaspé, a fait un grand tort à la colonisation dans Hamilton et Cox. Les habitants qui y sont résidents sont en plus grande partie des français-acadiens qui ont de nombreuses familles, et ne peuvent avoir de terres dans les profondeurs.

Une belle église dans le township de Carleton — une dans le township de Maria; — une à Bonaventure, township d'Hamilton, et deux dans le township de Nouvelle sont en voie de construction.

Il faudrait une somme de £669 pour compléter ces chemins.

COMTE DE BONAVENTURE.

Montant de l'appropriation de 1856 pour chemins dans ce comté..... £400 0 0

Cette somme a été répartie dans le comté de Bonaventure, comme suit : dans New Richmond, £150, dans Hamilton, £120, et dans Cox, £130.

Une correspondance a été ouverte entre ces différentes municipalités locales et ce bureau, dans le but de déterminer d'une manière plus assurée comment et où il serait le plus avantageux d'employer les dernières sommes appropriées à chacune de ces municipalités.

COMTE DE GASPE.

Chemins—1o. de la Peninsule à l'anse au Griffon ; 2o. de la Peninsule à la Grande Grève.

Conducteur, DAVID PHILIPPS.

1er Chemin.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£0 8 9
Montant de l'appropriation de 1856.....	200 0 0
	<hr/>
	£200 8 9
Montant payé.....	195 10 0
	<hr/>
Balance restant.....	£4 18 9

2d Chemin.

De la Peninsule à la Grande Grève.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£120 0 0
Do payé.....	118 11 3
	<hr/>
Balance restant.....	£ 1 8 9

Ces deux chemins commencent aux habitations connues sous le nom de la "Peninsule;" le premier se termine sur le bord du St. Laurent, sur le côté nord de la rivière au Griffon—sa longueur est de 8 milles; le second se termine à la Grande Grève, et a 12 milles de longueur. Le premier chemin est ouvert dans toute sa longueur, et 39 arpents ont été parachevés cette année, de manière à servir aux voitures d'été. Le second est ouvert jusqu'au Roc aux Marsoins, *Seal Rock*, distance d'à peu près 6 milles dans la direction de la Grande Grève.

Cinq milles dans ces deux chemins sont propres aux voitures d'été. Le coût du chemin achevé a été de £87 par mille.

Quinze ponts, formant 300 pieds de pontage, ont été construits en 1856. Il y en a encore 12 à construire.

Mr. Philipps dit que le terrain peut être considéré comme bon. Les bois sont principalement, le bouleau, le mérisier, l'épinette, le cèdre, le sapin, l'érable et quelques pins.

À l'exception de 5 ou 6 lots qui ne sont occupés que depuis peu de temps, le terrain que traverse le chemin de la Peninsule à l'anse au Griffon est inhabité. Mais le terrain sur le chemin de la Grande Grève est déjà occupé et en partie défriché et cultivé.

Ces deux chemins ouvriront des voies de communication entre les différents établissements de pêcheries des bords proprement dits du St. Laurent et ceux de la Baie de Gaspé, et aussi avec le lieu central des affaires dans la Baie de Gaspé.

Pour autres renseignements, Vid. mon rapport de l'an dernier.

Il n'a été nullement pourvu à l'établissement et à l'entretien légal de ces chemins, vu que, dit Mr. Phillips, les municipalités n'ont pu organiser leurs conseils, en conséquence de ce que les occupants de terres n'ayant pas de titre, ne se croient pas suffisamment qualifiés.

On trouve auprès de ces chemins de bons pouvoirs d'eau.

La pierre à chaux y est abondante.

Mr. Philipps rapporte que l'on trouve de la plombagine à la Grande Grève.

Une église a été construite au Petit Gaspé, et il y en a une autre en voie de construction à la Grande Grève, et une autre encore à l'anse au Griffon.

Il est cru qu'il faudrait £ 1,000 pour compléter ces deux chemins, et à peu près £ 300 pour faire les ponts.

COMTÉ DE GASPÉ.

Chemin de la Pointe St. Pierre au Chien-Blanc.

Conducteur, JOHN FAUVEL.

Montant de l'appropriation en 1856..... £80 0 0

Ce chemin a été exploré et tracé par Mr. Fauvel dans le cours de l'automne dernier, et les travaux d'amélioration seront commencés au printemps prochain. On s'occupe maintenant des moyens de se procurer les matériaux nécessaires pour la construction des ponts qui sont au nombre de huit.

COMTE DE RIMOUSKI.

Chemin de Matane à Cap-Chat.

Montant de l'appropriation de 1856..... £67 0 0

Une correspondance a été ouverte entre Messieurs J. G. Lespérance et J. B. Lepage, conducteurs des travaux faits dans ce chemin en 1855, dans l'intention de reprendre la continuation des travaux en 1856.

Mais la saison favorable à ces travaux s'est écoulée avant que cette correspondance ait amené le résultat désiré.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Chemin de Fleuriau.

Conducteur,—L. H. LEBEL.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£150	0	0
Do. payé.....	105	0	0
	<hr/>		
Balance restant.....	£ 45	0	0

Mr. Lebel m'a informé qu'en conséquence d'une grande maladie, il lui a été impossible de me faire son rapport final. Cependant dans une lettre précédente, datée du 10 novembre dernier, ce Monsieur m'a rendu compte de ses travaux jusqu'à ce jour.

Il avait alors 20½ arpents de chemin d'ouvert, et il avait aussi construit deux ponts, dont l'un a 71 pieds et l'autre 40 pieds de pontage.

Ce chemin doit ouvrir une voie de communication entre Ste. Flavie et le township Fleuriau.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Chemin de St. Simon.

Conducteur, CHS. FRs. CARON.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£150	0	0
Do. payé.....	137	0	0
	<hr/>		
Balance restant.....	£ 13	0	0

Ce chemin, dont la longueur devra être de deux lieues et demie pour atteindre les terres de la couronne, est ouvert du 3ème au 5ème rangs inclusivement, l'espace de 68 arpents. Ce qui est ouvert se trouve dans la seigneurie de Nicholas Rioux. Toute l'étendue ouverte est praticable pour les voitures d'été.

Le coût par mille en est de £40, sans y comprendre les ponts.

D'après le rapport de Mr. Caron, les terrains avoisinant ce chemin seraient passablement bons. Cinq milles de chemin ouvert donneront accès aux terres de la couronne.

Il existe un excellent et spacieux moulin à farine et un moulin à scie sur le 4ème rang de St. Simon. Il y a encore des pouvoirs d'eau non utilisés dans les 5ème, 7ème et 8ème rangs.

On trouve dans les environs du chemin des carrières de pierre à chaux. Mr. Caron croit que la somme de £200 serait nécessaire pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de Whitworth.

Conducteur, N. MIVILLE.

Montant approprié en 1856.....	£175	0	0
Do. payé.....	75	0	0
Balance restant.....	£100	0	0

Le point de départ de ce chemin est le No. 13, du 3ème rang de Whitworth. Deux milles et demi, à peu près, ont été ouverts, mais non complétés. Le bois a été arraché seulement et les pierres les plus nuisibles enlevées.

En prolongeant ce chemin de 10 à 12 milles, à compter de son point de départ, on rejoindrait le chemin du lac Témiscouata. Un mille peut servir aux voitures d'été et 1½ mille à celles d'hiver.

Un pont de 141 pieds a été construit.

Le terrain a paru au conducteur être bon, et les bois, tels que pin, épinette et cèdre, en assez grande quantité.

Ce chemin sera très utile à la colonisation et au commerce, s'il est continué jusqu'au chemin de Témiscouata, vu que les habitants du Nouveau Brunswick, dit Mr. Miville, viennent faire des affaires dans nos paroisses.

On trouve sur le chemin de Whitworth cinq ou six pouvoirs d'eau.

A St. Antonin, où monte le chemin du lac Témiscouata, une chapelle a été construite l'année dernière.

Il y a un curé résidant à St. Modeste qui dessert St. Antonin tous les 15 jours.

Il est question de bâtir une chapelle dans Virger.

Mr. Miville croit que la valeur de la propriété foncière dans ces townships, a augmenté d'un tiers depuis les trois dernières années.

Il faudrait au moins £600 pour faire ce chemin, s'il est prolongé jusqu'à 10 ou 12 milles dans la direction du chemin qui conduit au lac Témiscouata.

COMTÉ DE TÉMISCOUATA.

Chemin de Viger.

Conducteur, L. M. LAPOINTE.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£125	0	0
Do. payé.....	50	0	0
Balance restant.....	£ 75	0	0

Le point de départ de ce chemin est sur le 5e rang à 10 arpents de la ligne qui divise ce rang d'avec le 6e.

Sa longueur projetée est d'un peu plus de trois milles.

Un peu plus d'un mille a été ouvert en 1856. Aucun pont n'y a encore été construit, et le chemin conséquemment ne peut servir que l'hiver.

Ce chemin passe, dans tout son parcours, sur de bons terrains, à travers de beaux bois, et conduira, s'il est prolongé, à de très bons terrains que l'on trouve surtout sur les 9e, 10e, 11e et 12e rangs de Viger.

Déjà des colons ont commencé à ouvrir des terres sur les deux rangs situés au-delà du pont où le chemin, tel que projeté, doit se terminer.

“ La colonisation, dit Mr. Lapointe, a progressé d'une manière étonnante, pendant ces trois dernières années, surtout dans le township Viger, mais pas autant dans celui de Whitworth.

Les chemins ouverts par le gouvernement ont puissamment contribué à la colonisation. Les lots sont pris de chaque côté du chemin à une grande distance sur les sixième, septième, huitième et neuvième rangs, et même plusieurs personnes travaillent sur les dixième, onzième et douzième rangs de Viger.”

On s'attend que le site d'une église dans le township Viger sera fixé prochainement.

Il paraîtrait que la valeur de la propriété foncière aurait doublé, dans le township Viger, depuis les trois dernières années.

La confection entière de ce chemin exigera une somme additionnelle de £200.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin de Pohénagamook, (Branche St. Alexandre.)

Conducteur, JOSEPH ROY.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£102	18	3
Montant de l'appropriation de 1856.....	200	0	0
			3
	£302	18	3
Montant payé.....	302	18	3

La longueur projetée de ce chemin, y compris les deux embranchements de St. Alexandre et Ste. Hélène, est de 29 milles. Les travaux n'ont point été continués cette année dans l'embranchement de Ste. Hélène. Dans l'embranchement de St. Alexandre, 3½ milles ont été ouverts dans la seigneurie de la rivière du Loup, et 6 milles dans le township de Park, 6½ milles sont propres à l'usage des voitures d'été et 3½ milles peuvent servir aux voitures d'hiver seulement. 3 milles ont été parachevés, et à peu près 3 milles ont été ouverts cette année. Le coût moyen de ce chemin a été de £65 par mille.

Deux ponts ont été construits; il en reste encore deux à faire, dont l'un, sur la rivière du Loup, est considérable. L'embranchement de St. Alexandre part de la rive nord de la rivière du Loup, dans la 5ème con-

cession de la seigneurie de ce nom, et est complètement ouvert jusqu'à son point de jonction avec celui de Ste. Hélène.

Le sol à travers lequel passe la branche de St. Alexandre est généralement, quoi qu'un peu pierreux, d'une bonne qualité. Le bois est mêlé de bois franc, de cèdres et autres espèces de bois mou. Il est partout très beau et très long.

Les travailleurs sous mes ordres ont, presque tous, marqué des endroits qu'ils se proposent de prendre lorsque cette partie de township sera divisée et mise en vente. Ils m'ont tous dit que ces terres sont meilleures que celles actuellement occupées dans la dernière concession des seigneuries. Il a été pris plusieurs lots sur la partie de ce chemin ouverte l'année dernière, et on y a semé au printemps, plus de soixante minots de grain. Cependant le chemin n'a pas encore atteint les meilleures terres. C'est dans les environs du lac Pohénagamook qu'elles se trouvent. L'étendue en est considérable. Elles se prolongent très loin de l'est à l'ouest, sur une largeur d'environ 6 milles. Elles sont bornées au sud par la ligne provinciale, au-delà de laquelle elles s'étendent jusqu'à la rivière St. Jean.

Nul doute que toutes les bonnes terres qui deviendront accessibles au moyen de ce chemin vont être de suite prises et occupées par la jeunesse de ce comté qui ne trouve plus moyen de s'établir dans les seigneuries dont les terres sont toutes concédées. C'est ce qui m'a été dit par tous les hommes que j'ai employés. Ensuite, cette partie du comté de Kamouraska, aussi bien que le territoire au-delà de la ligne, est encore riche en bois que l'on exploite pour le commerce. Les rivières offrent de grands avantages sous ce rapport. Une fois le chemin ouvert jusqu'au lac, il sera la voie par laquelle se transporteront toutes les provisions, les foins et les avoines qui se consomment en si grande quantité dans les chantiers. Ces mêmes chantiers seront d'un grand secours pour les nouveaux établissements d'où ils retireront les articles à mesure qu'ils les produiront.

La colonisation dans nos townships n'est presque encore qu'à son début; néanmoins, ses progrès, depuis une couple d'années, sont visibles. Ainsi, dans les townships d'Ixworth, en arrière de Ste. Anne de la Pocatière, on vient d'ériger une jolie église. Dans celui de Woodbridge contigu à St. Paschal, les terres se prennent rapidement, on sème dans les nouveaux défrichements qui se font à l'intérieur jusque sur le 4^{me} rang. Une route a été commencée dans ce township, il y a trois ans. Elle n'est pas assez longue, il faudrait la prolonger encore au moins deux milles pour la rendre utile. Les défrichements s'étendent presque jusqu'à cette distance, et c'est là que se trouvent les terres qui sont vraiment d'une qualité supérieure. On érige actuellement un moulin à scie dans le township de Bungay, à peu de distance de notre chemin, et on se propose de prendre les terres, comme je vous l'ai dit, dans Parak aussitôt quelles seront arpentées et mises en vente.

(Extrait du Rapport de Mr. Roy, pour 1856.)

Il y a plusieurs pouvoirs d'eau auprès de ce chemin.

L'autorité municipale locale a pourvu à l'entretien d'une partie de ce chemin, dans la branche de St. Alexandre. La somme supposée nécessaire pour le compléter est au-delà de £1400, dont £775 pour l'embranchement de Ste. Hélène.

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin du Mont-Carmel.

Conducteur, NICHOLAS BOUCHER.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£	2	12	10½
Montant de l'appropriation de 1856		200	0	0
				£202 12 10½
Montant payé.....		200	16	9
				£ 1 16 1½

Le point de départ de ce chemin est à l'extrémité d'une route anciennement faite par le gouvernement; sa longueur est de 11 milles. Ces 11 milles de chemin ont été faits dans les townships Lasalle et Chapais. Quatre milles et demi ont été ouverts en 1856.

Toute la partie ouverte avant cette dernière année, c'est-à-dire à peu près 6½ milles, peut être fréquentée par les voitures d'été.

Quant à la qualité et l'étendue des terrains adjacents, Vid : mon rapport de 1856.

Il faudrait encore deux cents louis pour compléter les travaux faits cette année. Mais, si j'avais une opinion à donner, je dirais que cette somme devrait plutôt être employée à ouvrir un autre chemin sur le bord du lac. Il ne serait ni difficile ni dispendieux. Il passerait sur un terrain presque entièrement uni, peu rocheux et d'une qualité supérieure. En touchant la ligne provinciale, il tomberait dans un ancien chemin de chantier, qui se rend, me dit-on, jusqu'à la rivière St. Jean, et qui serait probablement plus tard ouvert à la circulation; au moyen d'un octroi que les nouveaux colons qui s'établissent sur cette rivière, se proposent de demander, à cette fin, à la législature de l'état du Maine dont ils sont une dépendance.

Il se construit actuellement une jolie église en bois dans le township d'Ixworth, en arrière de la paroisse de Ste. Anne de la Pocatière.

Une grande partie de la route du Mont-Carmel, anciennement faite par le gouvernement, a été mise à l'entretien du public, par l'autorité légale. La même chose a également été faite pour la route dite du gouvernement dans Ixworth."

(Extrait du rapport de Mr. V. Boucher.)

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin en arrière de Ste. Anne LaPocatière.

Montant de l'appropriation de 1856..... £200 0 0

Ce chemin a été exploré et tracé par Mr. E. Casgrain, député arpenteur provincial, suivant son rapport daté du 20 novembre dernier. Les travaux seront commencés au printemps prochain.

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin Elgin.

Conducteur,—C. A. VERREAULT.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£196 12 9
Montant de l'appropriation de 1856	250 0 0
	£446 12 9
Montant payé.....	431 13 0½
	£ 14 19 8½

La longueur projetée de ce chemin est de 26 milles, dont 8½ sont parachevés et dont 3 de ces derniers l'ont été en 1856.

Son point de départ est en profondeur de la seigneurie de St. Roch sur le lot No. 27, au 1er rang du township d'Ashford, et son terminus à la ligne provinciale. Il est entièrement en dehors des seigneuries sur les lignes de division entre les townships Ashford, Lafontaine et Dionne, au nord-est, et Fournier, Garneau et Casgrain au sud-ouest.

Les huit milles et demi parachevés peuvent servir aux voitures d'été et le reste est praticable jusqu'à la ligne provinciale, pour les voitures d'hiver.

Le coût de ce chemin a été, en 1856, de £124, par mille, sans y comprendre les ponts.

Deux ponts ont été construits dans cette dernière année, l'un sur la Rivière Damnée, de 210 pieds de long, l'autre sur la Rivière des Trois-Saumons, de 42 pieds de longueur, avec terrasses de 100 pieds.

“ La colonisation a fait des progrès rapides depuis ces trois dernières années. Outre les progrès mentionnés dans mon rapport en date du 12 octobre 1854, j'ai le plaisir de vous informer qu'une grande partie des lots qui bordent le chemin Elgin, dans les townships Ashford et Fournier, ont été pris, et sur la plupart un commencement d'abbatis a été fait pour être ensemencé le printemps prochain.

“ Plusieurs s'y sont déjà construit de petites maisons, et y sont résidents. Le plus grand nombre attendent que les lots sur lesquels ils travaillent soient assez avancés pour s'y fixer permanemment.” (Extrait du rapport de Mr. C. A. Verreault)

Mr. Verreault évaluait en 1855, la somme nécessaire pour compléter ce chemin, à £3500, dont il faudra déduire celle de £250, appropriée pour cette fin en 1856.

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Pierre.

Conducteur,—ANTOINE TALBOT.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£	4	6	6
Montant de l'appropriation de 1856.....		150	0	0
			£154	6 6
Montant payé.....		133	0	4½
			£ 21	6 1½

Cinq milles de ce chemin sont maintenant propres aux voitures à roues et 2½ pour les voitures d'hiver. Deux milles ont été rendus praticables pour les voitures d'été en 1856.

Ce chemin est dans Armagh et Montminy. Le terrain qu'il traverse est de bonne qualité et uni, ainsi que celui des lieux environnants; les bois étant généralement de haute futaie, et consistant en érable, mérisier et épinette.

Outre les moulins mentionnés au dernier rapport, on construit une nouvelle scierie et un autre moulin à farine, (dans la réserve.)

Les progrès de la colonisation ont été considérables depuis trois ans (dans ces localités), et particulièrement l'année dernière (1856,) elle le sera plus encore lorsque le chemin sera fini.

Une chapelle a été construite entre les 3e et 4e rangs de Montminy.

Six cents louis seraient nécessaires pour compléter ce chemin.

COMTE DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Thomas.

Conducteur, EUCHER DION.

Montant de l'appropriation de 1855.....	£300	0	0
Dé de l'appropriation de 1856.....	150	0	0
			£450 0 0
Montant payé	235	19	9
			Balance restant.....£214 0 3

Le point de départ de cette nouvelle route est le chemin de front du 3ème rang de St. Thomas, et son terme est la base du township Montminy, sur le 7ème lot, distance d'à peu près 13½ milles.

Six milles ont été ouverts; 2 sont praticables pour les voitures d'été et 4 pour les voitures d'hiver.

Les townships Patton et Montminy, auxquels conduit ce chemin, sont, d'après ce qu'en croit Mr. Dion, très propres à la culture quoique les premiers milles que traverse le chemin soient rocheux et presque incultes.

“ En profondeur de ces townships jusqu'à la ligne provinciale, on trouve d'immenses étendues de terres très propres à la colonisation ; ce chemin devra être d'un grand avantage, surtout à la société de colonisation de Québec, qui fait arpenter 300 lots dans le township d'Ashburton, ainsi qu'aux colons de Montminy,” (extrait du rapport de Mr. Dion.)

Le coût du chemin parachevé a été d'à peu près £75 par mille.

Mr. Dion croit que £4,000 seraient une somme suffisante pour achever ce chemin jusqu'à la ligne provinciale, c'est-a-dire, à une trentaine de milles au-delà de l'exploration faite par Mr. LeFrançois, et où l'on trouve dit-on, les bonnes terres dont il est question plus haut.

Le township de Montminy contient déjà 100 familles, mais un plus grand nombre se propose de s'y établir dès que les routes seront ouvertes.

Le site d'une église a été désigné par l'autorité ecclésiastique, en 1856, dans le township de Montminy.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh.

Conducteur, PIERRE DAGNAULT.

Montant de l'appropriation de 1856	£100	0	0
Do. payé	100	0	0

Pour la désignation de ce chemin, vid ; le rapport de l'an dernier.

La longueur projetée de ce chemin est de huit milles.

Six milles et demi ont été ouverts en tout. Quatre et demi l'ont été en 1856. Mais de ces six milles et demi, deux seulement sont praticables pour les voitures à roues, les quatre autres et demi ne peuvent servir que comme chemin d'hiver.

Mr. Dagnault dit qu'il est informé que les terrains adjacents sont excellents, surtout dans la direction du sud, et que ce chemin sera très utile à la colonisation lorsqu'il aura atteint les profondeurs.

Nombre de colons, dit Mr. Dagnault, attendent l'ouverture de ce chemin pour prendre des terres. Il pense qu'il faudrait de £800 à £1,000 pour le compléter. Mais il est probable que, dans son évaluation, Mr. D., avait en vue de pousser l'ouverture de ce chemin au-delà du terme du tracé actuel.

Une chapelle est maintenant en construction dans le township Mailloux, dans les townships d'Armagh Mailloux, et autres adjacents ; l'augmentation de la valeur de la propriété foncière a été d'à peu près $\frac{1}{3}$, depuis trois ans.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin de Buckland.

Conducteur, ELIE AUDET.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£107	9	3½
Montant de l'appropriation de 1856.....	250	0	0
			357 9 3½
Montant payé.....	287	9	3½
			£70 0 0
Balance restant.....	£70	0	0

Pour point de départ et le terme de ce chemin, vid : le dernier rapport Dans le cours des trois dernières années il a été ouvert 9 milles de chemin, dont 6 milles et 6 arpents sont maintenant parachevés. De ces six derniers milles et six arpents, deux milles et 22 arpents ont été parachevés en 1856.

Il est projeté d'ouvrir ce chemin jusqu'à la rivière St. Jean, distance d'à peu près 36 milles.

Le coût de ce qui a été fait a été de £160 par mille.

Quarante-trois ponts, formant une longueur de 475 pieds, les culées de chaque côté comprises, ont coûté £145. Il en reste à faire dans la partie non achevée du chemin deux,—

Ces derniers ponts sont assez considérables.

La plus grande partie des terres qui se trouvent sur ce chemin sont propres à la culture. Mr. Audet pense qu'il y aurait quelq'avantage à changer la direction actuelle du chemin en celle de Nord et sud.

Le bois franc domine sur ces terrains.

“ Ce chemin, dit Mr. Audet, dans son excellent rapport, “ ouvre un bel avenir à la colonisation surtout, car l'étendue de terres propres à la culture et très considérable, s'étendant au sud jusqu'à la rivière St. Jean, distance d'environ 45 milles sur une bête de plus de 90 milles, si on poursuit le chemin actuel jusqu'au delà des montagnes, et de là à la rivière St. Jean. Le commerce et l'industrie y trouveront un grand nombre de pouvoirs d'eau, entre autres la rivière des Abénaquis, la rivière Tasche-reau, la rivière des Ormes, le ruisseau des Belles Amours, &c., &c., sur lesquelles on a déjà construit deux beaux moulins à farine et 4 moulins à scie. On n'a pas encore observé de pierre à chaux, quoiqu'il soit assez probable qu'il s'y en trouve.

On a découvert une carrière d'ocre jaune et rouge de très bonne qualité. Il est à regretter qu'une exploration dans ce but n'ait pas été faite par quelque personne compétente. J'ai observé dans les montagnes quelque chose qui me paraît ressembler à de la mine de fer.

La population s'est plus que quintuplée depuis trois ans. L'étendue prise et occupée aujourd'hui est de plus de 4 lieues carrées. Il a été semé au printemps dernier entre 800 à 1,000 minots de tous grains qui ont donné un produit comparativement très satisfaisant. Le blé produit de 18 à 20 minots par 100 gerbes, les autres grains dans la même proportion. Ces grains n'ont nullement souffert de la gelée, des vers ni de la rouille comme dans les vieilles terres.

Une chapelle de 42 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur a été levée dans le township de Buckland, et sera livrée au culte l'été prochain. Une autre chapelle doit être construite aussi l'été prochain dans le township Mailloux. La population résidante ou sur le point d'y résider, demande déjà ces deux chapelles.

Dans les rangs traversés par le chemin, les propriétés ont doublé de valeur chaque année depuis trois ans. Des terres non défrichées, mais bonnes, se vendent £50 à £60. Il y a déjà des terres estimées à £200, £250 et £300."

Mr. Audet termine ses réponses à ma circulaire par nombre de judicieuses et utiles observations que les limites de mon rapport ne me permettent pas de reproduire.

La construction d'un pont sur la Fourche du nord-ouest, (une des branches de la Rivière du Sud,) qui coûterait à peu près £100, est hautement réclamée dans l'intérêt de la colonisation de ces localités.

La somme de £375 paraîtrait nécessaire pour compléter ce chemin.

COMTE DE LEVI ET DORCHESTER.

Montant de l'appropriation de 1856, pour ouvrir un chemin conduisant du comté de Lévi au comté de Dorchester, appelé chemin de St. Isidore; les parties intéressées devant s'obliger de fournir ce qui pourrait manquer pour le compléter..... £250 0 0

D'après certaines informations, ce chemin paraîtrait avoir été ouvert dans toute son étendue, mais les intéressés ne s'était pas mis en rapport réguliers avec ce Bureau, aucune partie de l'octroi ci-dessus n'a été payée.

COMTE DE DORCHESTER.

Montant de l'appropriation de 1856, pour ouvrir un chemin de Frampton à Buckland et Ware,..... £150 0 0

Dans le mois d'août dernier, Mr. John Dillon, de Frampton Est, a été chargé d'explorer et tracer ce chemin.

Le tracé de Mr. Dillon ayant rencontré de l'opposition de la part de quelques intéressés, la location finale de ce chemin fut renvoyée à la décision de Mr. John Dillon, et de Mr. Michael Quigley, conjointement.

Le rapport de ces deux messieurs ne m'a pas encore été transmis.

COMTE DE DORCHESTER.

Côtes à Mimeau, chemin de Frampton.

Conducteur, JOHN DUFF.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£50	0	0
Do payé.....	49	19	8
Balance restant.....	£0	0	4

Le chemin de Frampton est le seul qu'aient les colons de Frampton et Cranbourne, pour se rendre au marché de Québec.

Le montant de l'appropriation de 1856 a été employé à adoucir encore les côtes dans ce chemin qui en général sont en roc vif, et aussi à améliorer une savane ; ces améliorations ont été faites sur 3 milles de chemin.

Le sol dans les townships de Frampton et Cranbourne est généralement bon.

Il y a deux moulins à farine, et quatre moulins à scie dans Frampton ouest.

La population de Frampton est maintenant d'à peu près 1,300 âmes, mais n'a pas augmenté depuis ces dernières années, en conséquence de ce qu'un certain nombre de familles ont émigré en Californie et en Australie.

“Cependant, dit Mr. Duff, la population canadienne française y augmente rapidement et s'accroîtrait considérablement si les chemins étaient dans un meilleur état.”

Le Township de Cranbourne a souffert comme celui de Frampton, et par les mêmes causes.

Il y a, dans Frampton ouest, deux églises, dont une catholique, l'autre protestante, et dans Cranbourne, deux, aussi catholique et protestante.

Mr. Duff estime à £200 la somme nécessaire pour compléter les améliorations à faire dans le chemin de Frampton.

COMTÉ DE BEAUCE.

Chemin Lambton.

Conducteur,—ZÉPHIRIN BERTRAND.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£7	8	10½
Montant de l'appropriation de 1856.....	150	0	0
Montant payé.....	149	18	7½
Balance restant.....	£7	10	3

Vid: mon rapport de 1856.

La partie payée de cette appropriation a été employée à améliorer le chemin Lambton qui traverse les townships de Tring, Forsyth et Lambton

Des travaux d'améliorations ont été exécutés en différentes parties de ce chemin, dans Tring. L'étendue de ces améliorations est de deux milles et demi en longueur. Le chemin de Lambton est praticable pour les voitures d'été, mais il n'est pas complètement parachevé.

Les renseignements suivants, extraits du rapport de Mr. Bertrand, sont du plus haut intérêt. Ils sont la preuve de cette énergie caractéristique du colon canadien français, et du progrès de la colonisation. Pour pouvoir apprécier ces renseignements, on doit ne pas perdre de vue que le chemin Lambton est la seule voie qui conduise dans quelques-uns des townships mentionnés par Mr. Bertrand, et que pour pénétrer dans les autres dont les noms sont même peu connus, le colon a dû s'y rendre à travers la forêt vive.

Le chemin de Lambton est la grande voie de communication des townships de Tring, Forsyth et Lambton, à travers lesquels il passe ; de ceux de Shenly, Dorset, Aylmer et Gayhurst, qui se trouvent au sud-est de celui de Price, auquel il aboutit.

Tous ces townships s'établissent rapidement, et si le chemin Lambton, dans Tring, était une fois parachevé, ils s'établiraient plus rapidement encore, car il faut vraiment le courage des colons canadiens-français pour faire des établissements aussi loin dans les terres dans des endroits où l'on court le risque, dix fois pour une, de se casser le cou avant de pouvoir s'y rendre.

Il y a à peu près la moitié des terres dans le township de Tring d'établies, et à mesure que les chemins de front s'ouvrent, les terres s'établissent ; dans ceux de Forsyth, Lambton et Price, à l'exception des terres situées sur le chemin Lambton, les établissements ne progressent que lentement, celui d'Aylmer est au trois quarts établi ; les premier, second, troisième, quatrième et cinquième rangs le sont complètement, et il y a un bon commencement d'établissement dans les sixième et septième rangs. Les établissements dans celui de Gayhurst progressent assez rapidement. Celui de Dorset ne fait que commencer à s'établir.

Il y a une cinquantaine de colons d'établis dans les derniers rangs de celui de Shenly, qui en partie n'est pas encore arpenté, si les terres dans Shenly étaient une fois divisées, il n'y a pas le moindre doute que ce township s'établirait rapidement, car le terrain y est généralement bon.

Il n'y a pas eu, à ma connaissance, d'église ou de chapelle d'érigées, ni de place d'église ou de chapelle d'établies par l'autorité religieuse ou civile, dans ces townships.

Il faut à peu près £800 pour compléter ce chemin.

COMTE DE BEAUCE.

Montant de l'appropriation de 1856, pour construire un pont sur la rivière Chaudière à St. François, moyennant que la municipalité pourvoie à ce qui pourrait manquer pour le construire, et qu'elle pourvoie aussi à son entretien,..... £200 0 0

Mr. Ambroise Morin, maire de la municipalité de St. François, a été dûment notifié de cette appropriation, et par sa lettre du 2 Août

dernier, ce monsieur m'a informé qu'il communiquerait ma lettre au conseil municipal de la paroisse qui, il en était persuadé, ne manquerait pas de se prévaloir de l'aide que le gouvernement donnait pour la construction d'un pont, dont le besoin se fait sentir depuis longtemps.

Il y a lieu d'espérer que le conseil municipal adoptera les procédés nécessaires pour construire ce pont.

COMTE DE MEGANTIC.

Chemin de Tring à Nelson.

Conducteur—THOMAS LLOYD.

Montant de l'appropriation de 1855.....	£300	0	0
Do do 1856.....	300	0	0
		£600	0
Do payé.....	439	2	1½
Balance restant.....	£160	17	10½

Ce chemin que les colons appellent le Glenloyd road, est un des plus importants des Townships de l'Est. Il est destiné à établir une voie de communication très utile entre le chemin de Lambton, et le chemin de Fer de Québec et Richmond.

L'excellent rapport que m'a fait Mr. Lloyd renferme des renseignements si utiles et si précis que je ne puis mieux faire que de le donner textuellement.

Son point de départ est du pont du chemin de fer, sur la rivière Bécancour, sur le 18ème. No. du 5ème. rang du Township de Nelson, et son terminus est à l'Eglise de St. Ephraim, au chemin de Lambton, sur le No. 4, du 9ème rang du Township de Tring. La partie ouverte en chemin d'hiver est de vingt-trois milles et vingt chaînes. Aucune partie n'a été ouverte avant cette année.

La longueur projetée est de 41 milles et sept chaînes.

La section ouverte traverse partie des Townships de Nelson, Inverness, Leeds et de Thetford jusqu'au 4ème rang de ce dernier Township. Il en reste à ouvrir 13 milles, 67 chaînes dans Leeds, et 14 milles dans les townships de Thetford, Broughton et Tring.

J'ai complété, dit Mr. Lloyd, cette route en chemin d'hiver depuis son point de départ, savoir du 18ème No. du 5ème rang de Nelson, jusqu'au chemin Craig, dans Leeds, entre les 8 et 9èmes rangs de ce township. De ce point, au 12ème rang du township de Leeds, l'ouverture en a été suspendue en conséquence d'une pétition de certains habitants demandant un changement dans la direction du chemin entre ces deux points. Cette demande cependant ne fut point agréée, et cette partie du chemin n'a pas été ouverte. Du 12ème rang de Leeds jusqu'au 4ème rang de Thetford, 7½ milles ont été ouverts. Sept ou huit milles étaient praticables pour les voitures d'été, mais ils sont divisés en plusieurs courtes sections par des

savanes intermédiaires, et ont été tellement gâtés par les lourdes voitures à roues passant du chemin Craig au chemin Gosford que je ne pense pas que cette partie soit praticable l'été prochain, à moins qu'elle ne soit travaillée de nouveau et mise en chemin d'été, les autres quinze ou seize milles ne sont praticables que comme chemin d'hiver et servent beaucoup.

Le coût moyen de ce chemin est de £17 17 9 par mille, y compris les Ponts.

La longueur des douze ponts, pris ensemble, est de deux cent trente pieds ; ils sont grossièrement mais solidement construits.

Partant du Pont du chemin de Fer dans Nelson, le chemin traverse l'espace de 4 milles, un terrain plat et savaneux, dont le sol, s'il était égouté, serait passablement bon, le sous sol étant de gravier glaiseux et couvert de terre noire végétale. Les bois sont épinettes blanche et rouge avec du pin sur les hauteurs, de l'orme et du frêne. Dans le township de Inverness, la terre est plus égoutée, et à mesure que le chemin atteint un terrain plus élevé, le sol est progressivement meilleur et devient excellent, produisant de fortes récoltes de grains, lorsqu'il est bien cultivé, étant couvert d'arbres forestiers de haute futaie tels que érables, mérisiers, épinettes. Quelques cédrières s'y rencontrent aussi.

Le sol dans Leeds est de même nature ; chacun des lots que traverse ce chemin, est occupé. Dans Thetford, les bois sont de mêmes espèces, mais avec une plus grande proportion d'érables. Les colons prétendent que le terrain y est meilleur que dans Leeds. Peu des lots dans ce township sont occupés, et nombre de jeunes gens, attirés sur les lieux par l'ouverture du chemin, se sont montrés décidés à prendre des terres et à s'y établir.

Les avantages que le chemin de Glenloyd offre à la colonisation et au commerce ne sont surpassés dans aucune partie de la Province. Le terrain, à l'exception des premiers quatre milles, dans Nelson, est excellent, et une grande étendue de la meilleure terre dans Thetford, Broughton et Tring et dans les townships avoisinant le chemin de Lambton, est inoccupée et deviendra aisément accessible lorsque ce chemin de Glenloyd aura été complètement ouvert.

Le climat est remarquablement sain ; aucun cas de choléra n'y est survenu parmi les habitants résidants, quoique plusieurs étrangers soient venus de Québec ici affectés de cette terrible maladie, et que quelques-uns y soient morts, cependant la maladie ne s'y est pas répandue.

De magnifiques pouvoirs d'eau sont très nombreux dans le voisinage immédiat du chemin. Il est impossible de compter ceux qui se trouvent dans ces townships, mais les chûtes rouges de Bécancour, les chûtes de Palmer dans Nelson, celle de Glenloyd sur la rivière *Thames*, dans Inverness, et les rapides de la même rivière aussi dans Inverness, excédant un mille de long, en offrent des exemples marquants. De la pierre à chaux, contenant 75 par 100 de chaux, se trouve sur les 14 et 15èmes rangs de Nelson.

On trouve de la dolomite (pierre à chaux magnésienne,) dans Leeds.

Mais le grand avantage que ce chemin présente à la colonisation, c'est l'existence de riches mines de fer magnétique, dans le 10ème rang de Leeds, et de riches minerais de cuivre dans les 13, 14 et 15èmes rangs du même township.

Une société incorporée travaille maintenant cette dernière mine. Le minerai y est extrêmement productif.

Un petit nombre de mineurs y est maintenant occupé à creuser un puits dans un des filons.

Une quantité de minerai a été extraite et doit être expédiée en Angleterre, dans le but d'obtenir l'aide des capitalistes Britanniques, pour exploiter les mines sur une échelle plus étendue. La seule condition qui manque pour assurer le succès des opérations dans ce minage est celle d'un bon chemin par lequel on pourrait avoir une communication facile entre le lieu de l'exploitation et le chemin de fer, durant l'été. Je n'ai aucun doute que ces mines, si elles ont l'encouragement que peut donner la confection d'un bon chemin d'été, ne procure à la province une nouvelle branche d'industrie, à ce comté (Mégantic) un moyen de développement, une augmentation de population et une source de richesses. Pour assurer ces avantages le gouvernement ne devrait pas hésiter un instant à faire cette voie en bon chemin d'été.

La distance du chemin de fer à la région des mines n'est que de 21 milles. Les frais de faire un bon chemin d'été de cette étendue ne devraient pas un instant être mis en compte contre les avantages qu'il procurerait à la colonisation et au commerce.

Les frais d'ouverture des 17 autres milles et 67 chaînes, en chemin d'hiver, sera d'apeu-près £18 10 par mille, c'est-à-dire £333, en tout. Pour les compléter en chemin d'été, il faudrait £125 par mille en y comprenant les ponceaux (culverts). Une somme de £1000 devrait de plus être ajoutée pour construire les ponts sur huit rivières que rencontre la ligne du chemin.

Les progrès de la colonisation dans Nelson sont très rapides, mais il y a encore de bonnes terres qui ne sont pas occupées. Ce chemin attirera sans doute des colons, et tout le terrain propre à la culture sera bientôt pris.

La grande étendue de terrain acheté par la compagnie de mines de cuivre a causé un échec momentané à la colonisation dans Leeds, vu que les colons qui ont vendu leurs terres ont été s'établir ailleurs, mais les opérations de la compagnie, secondées par la confection du chemin fait par le gouvernement, aura bientôt remédié à ce mal. La population de ces townships sera bientôt doublée et redoublée par le besoin de bras dans les mines.

Il y a aussi une étendue considérable de terre vacante dans Thetford et Broughton, qui sera plus accessible lorsque le chemin sera ouvert.

La valeur de la propriété foncière a doublé dans les townships de Nelson, Inverness et Leeds depuis ces années dernières, en conséquence de la confection du chemin d'Arthabaska et du Grand Tronc. ”

Il faudrait de £4000 à £5000 pour compléter cette importante voie de communication.

COMTÉ DE LOTBINIÈRE.

Chemin Ste. Croix.

Conducteur, CHS. F. DIONNE.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£	8	19	9½
Montant de l'appropriation de 1856.....		200	0	0
				£208 19 9½
Montant payé.....		208	19	9½

Pour la désignation de ce chemin, *vide* mon dernier rapport.

D'après le rapport de Mr. Dionne, il reste encore à faire 78 arpents de chemin dans une savane, pour compléter cette voie de communication du fleuve St. Laurent au moulin de Méthot, au chemin Gosford et à Leeds.

Ce chemin, même dans la partie ouverte, demande encore beaucoup d'améliorations.

En conséquence de maladie grave dans sa famille, Mr. Dionne n'a pu répondre à ma circulaire, de sorte qu'il m'est impossible de donner sur ce chemin plus de renseignements.

COMTE DE CHAMPLAIN.

Chemin des Grandes Piles.

Conducteur, LOUIS ARCAND.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£	16	18	8½
Montant de l'appropriation de 1856.....		400	0	0
				£416 18 8½
Montant payé.....		416	18	8½

Le point de départ de ce chemin est dans la nouvelle paroisse de St. Maurice à 2¾ et non à 2½ tel que mentionné dans mon dernier rapport, au nord-ouest du St. Laurent, sur le No. 21 du rang No. 6, de Ste. Marguerite, près des nouvelles forges de Radnar.

Soixante-et-quinze arpents de ce chemin ont été parachevés en 1856, par Mr. Arcand, 97 arpents peuvent maintenant servir aux voitures d'été.

Le coût du chemin parachevé est d'environ, £150 par mille, sans y comprendre les ponts.

Le nombre de ponts faits en 1856, est de 11, qui ont coûté £66 courant.

A l'exception d'une savane pelée où l'on trouve 5 à 6 pieds de terre noire végétale d'excellente qualité, le terrain que traverse ce chemin, d'après le rapport que j'ai reçu, paraîtrait être très propre à la culture. Cette savane a à peu près 4 milles de longueur, mais elle est interrompue par quelques côteaux sur lesquels on trouve du pin rouge et blanc, et de la belle épinette rouge ; en dehors de cette savane, on trouve des bois de toute espèce et de toute qualité.

Mr. Arcand, qui a des connaissances locales étendues, et me paraît juger sagement des accidents des terrains qu'il a eu l'occasion d'observer, prétend que ce chemin ouvrira pour la colonisation une riche contrée agricole, comprenant le township de Radnor, partie des deux seigneuries du Cap de la Magdeleine et de Batiscan, appartenant toutes deux au gouvernement, et une belle vallée qui s'étend depuis le Lac Kakabouka ou Rivière des Envies, dans la seigneurie de Batiscan, jusqu'aux Lacs Long et Mékinar, en passant sur la seigneurie Ste. Anne et celle des Grondines.

Les nouvelles forges de Radnor sont érigées au point de départ de ce chemin où se trouve aussi un moulin à farine et une scierie. L'eau qui met en mouvement cette usine et ces moulins, passe dans un canal de pierre à chaud de plus d'un mille de long et d'une hauteur qui varie de 15 à 30 pieds.

On remarque en plusieurs endroits sur la ligne du chemin, du minerai de fer en quantité suffisante pour alimenter les nouvelles forges pendant bien des années.

“ Ce chemin, dit encore Mr. Arcand, une fois rendu aux Piles, facilitera par l'égalité de son niveau, les transports entre la ville des Trois-Rivières et le St. Maurice.

La valeur de la propriété foncière, depuis 5 à 6 ans, a presque doublé dans la paroisse de St. Maurice.

La complétion de ce chemin pourra coûter à peu près £1,500 à £1,800.

COMTE DE ST. MAURICE.

Chemin de Caxton, (Section située dans ce Comté).

Conducteur—LUC GÉLINAS.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£123 2 0
Partie de l'appropriation de 1856, pour le chemin de Caxton.	170 6 1½
	<hr/>
Montant payé.....	293 8 1½
	266 18 3
	<hr/>
Balance restant.....	£ 6 9 10½

Pour la désignation de ce chemin, *vide* mon dernier rapport.

L'ouverture et amélioration de cette partie de ce chemin, qui se trouve dans le comté de St. Maurice ont été sous la surveillance de Mr. Gélinas.

Cette partie de chemin qui a sept milles et dix arpents a été à peu près complétée en 1856, et peut être pratiquée par les voitures d'été, moins 43 arpents joignant le côté nord-est de la rivière du Loup, qui ne peuvent servir qu'aux voitures d'hiver.

Le coût, par mille, de ce chemin a été de £60 à £65.

Le pont et les côtes très élevées de la rivière Machiche ont été l'objet d'une attention spéciale de Messieurs P. C. Rivard, Luc Gélinas et autres,

et quoique ces côtes aient déjà subi des améliorations qui ont coûté des sommes assez considérables et quelles soient maintenant praticables, elles ne laissent pas que d'être encore très difficiles.

Les accidents du terrain adjacent à ces côtes, à celle surtout au sud-ouest de la rivière, sont telles que les eaux en doivent nécessairement s'écouler par les côtes mêmes.

Le détournement des eaux est possible, mais son exécution demanderait des moyens pécuniaires au-dessus de ceux qu'on a pu mettre à la disposition des conducteurs de ces travaux.

Outre l'amélioration de cette partie du chemin de Caxton, Mr. Gélinas, a eu encore sous sa surveillance la confection d'un embranchement de 10 arpents de long, qui a été ouvert comme voie de communication entre les 2ème et 3ème rangs de Caxton et ce grand chemin.

Les terrains, à travers lesquels passe cette partie du chemin de Caxton, sont généralement unis et très propres à l'agriculture ; à l'exception de cette section qui se trouve auprès de la rivière du Loup où ils sont rocheux et marécageux.

Ces quarante-deux arpents de chemin mentionnés plus haut, et qui restent à faire, seront les plus dispendieux du chemin.

“ Les townships Shawanigan et St. Maurice augmentent si rapidement que le gouvernement a senti la nécessité de livrer un nouveau township à l'exploitation des nombreux colons qui se dirigent vers cette promettante contrée.

Des chapelles ont été construites depuis deux ans dans ces deux townships.

La valeur de la propriété foncière y a triplé depuis deux ans.”

(Extrait du rapport de Mr. Gélinas.)

Trois cents louis sont demandés pour compléter cette partie du chemin de Caxton.

COMTE DE MASKINONGE.

Chemin de Caxton (section située dans ce comté.)

Conducteur—P. C. RIVARD.

Partie de l'appropriation de 1856, pour le chemin de	
Caxton.....	£129 13 10½
Montant payé.....	129 13 10½

Pour la désignation de ce chemin, vid : rapport de 1856.

Toute cette partie du chemin de Caxton peut servir aux voitures d'été. Trois milles et sept arpents ont été finis en 1856.

Il a coûté £60 par mille sans y comprendre les ponts.

Un pont de 36 pieds de pontage a coûté £7 10 0.

Ce chemin ouvre une voie de communication des plus utiles entre plusieurs paroisses et townships et la ville des Trois-Rivières.

COMTE DE MASKINONGE.

Chemin de Hunterstown.

Conducteur—P. C. RIVARD.

Balance de l'appropriation de 1855.....	£7	14	3½
Montant payé.....	7	14	3½

Quatre milles et demi de chemin ont été parachevés en 1854.

En 1855 deux milles ont été ouverts et sept arpents ont été parachevés, en 1856 un demi mille a été ouvert.

Tout ce chemin peut être fréquenté par des voitures d'été. Il est entièrement dans Hunterstown.

Il reste encore deux ou trois ponts à faire, qui devront coûter à peu près £7 10 0 chaque.

Le terrain dans Hunterstown est propre à l'agriculture, on y trouve du bois franc et des terres en savanes.

Mr. Rivard a observé du minerai de fer dans ce township, qui lui paraît être en quantité considérable.

La colonisation dans Hunterstown a fait des progrès importants depuis trois ans. au-dessus de quarante colons s'y sont établis, et beaucoup d'autres ont fait des défrichements et ont semencé leurs terres. Pour donner une idée de l'augmentation de la valeur de la propriété dans Hunterstown, je citerai les faits que Mr. Rivard m'a donnés dans une lettre datée du 20 Juillet dernier.

En 1852, un colon a acheté une terre pour six piastres ; cette année il en a obtenu 250 piastres. Un autre colon a vendu £40 une terre qu'il avait payé 15 piastres. Moi-même, ajoute Mr. Rivard, en 1853, j'ai payé £23 12 6 pour une terre, ce printemps dernier je l'ai vendue £204 3 8.

De semblables faits sont des renseignements importants.

£250 suffiraient pour compléter ce chemin.

COMTE DE BERTHIER.

Chemin de Brandon.

Conducteur, AMABLE JETTÉ.

Balance restant de l'appropriation de 1855	£21	18	11½
Montant payé	21	18	11½

Un pontage de 472 pieds a été construit dans ce chemin en 1856 ; avec ce pontage le chemin est devenu praticable dans presque toute son étendue. Il faudra néanmoins égoutter ce chemin en plusieurs endroits, et faire quelques petits ponts pour le rendre passable partout et en toute saison.

Une somme d'à peu près dix ou douze louis suffirait pour faire ces améliorations.

COMTES DE BERTHIER ET DE JOLIETTE.

Chemin du township de Brandon au township de Joliette.

Montant de l'appropriation de 1855, pour aider les habitants du township Joliette à ouvrir un chemin conduisant à celui de Brandon	£ 75	0	0
Montant de l'appropriation de 1856 pour continuer le chemin de Brandon jusqu'au township Joliette..	200	0	0

La première de ces appropriations n'étant pas suffisante pour ouvrir le chemin et la ligne qu'on s'était proposé à lui faire suivre d'abord, n'ayant pas été, après un nouvel examen, jugé convenable, les intéressés demandèrent que l'ouverture de ce chemin fut remise jusqu'à ce que de plus amples informations eussent été obtenues.

Après l'octroi de 1856, une appropriation a été faite, et le chemin finalement tracé par messieurs Amable Jetté et J. A. Leprohon.

L'ouverture de cette route sera commencée au printemps prochain.

COMTÉ DE JOLIETTE.

Deux Chemins dans Cathcart.

Conducteur,—L. DÉSAUNIER.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£15	0	0
Montant payé.....	15	0	0

Voir mon rapport de l'an dernier, relativement à la désignation de ces deux chemins et à la qualité des terrains adjacents.

Leur longueur est, ensemble, de 10½ milles, un mille et une demie chaîne ont été faits en 1856. Toute l'étendue de ces chemins peut servir aux voitures d'été. Ce qui a été fait l'an dernier, (1 mille et ½ chaîne, y compris 5 ponts de 12 à 36 pieds de pontage,) n'a coûté que £26 2 6.

La valeur de la propriété foncière dans ce township a augmenté d'au-delà d'untiers de plus ces trois dernières années.

Il reste encore un pont à faire, d'urgente nécessité, sur la rivière L'Assomption, qui pourra coûter £80.

COMTE DE MONTCALM.

Chemin de Chertsey.

Conducteur, PETER S. KELLY.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£200	0	0
Do payé	198	14	10½
Balance restant.....	£ 1	5	1½

Vide mon rapport de l'an dernier.

Quatre milles ont été ouverts cette année ; ce qui, joint à ce qui a été fait précédemment, donne une étendue de 12½ milles.

Ce chemin entièrement dans le township de Chertsey, se termine sur le No. 2 du 10^e rang. Jusqu'à ce dernier point, il est passable pour les voitures d'été.

Le coût moyen de chaque mille, exclusivement des ponts, est de £40.

Il a été construit un pont sur la Rivière Lafontaine de 230 pieds de long, qui a coûté £23 4s. 3½.

Mr. S. Kelly, après m'avoir référé à son rapport de l'an dernier, me communique des renseignements intéressants qu'il a pu depuis se procurer sur le territoire situé dans les profondeurs et en arrière de Chertsey.

Ces renseignements, qu'il tient d'un sauvage et d'un canadien-français, chasseurs tous deux, et qui ont fréquemment été faire la chasse très loin en arrière de Chertsey, lui ont rapporté qu'il y avait de magnifiques étendues de terre dans cette direction ; qu'il s'y trouvait de très beaux lacs où la truite saumonée était en abondance ; que le gibier de toute espèce et aussi l'orignal et le chevreuil y étaient très communs ; qu'il n'y avait aucun obstacle à l'ouverture d'un chemin depuis Chertsey jusqu'à ce territoire.

Il y a maintenant trois moulins à scie dans Chertsey et un bon moulin à farine qui y a été construit l'an dernier, sur la Rivière Lafontaine.

La colonisation a fait de grands progrès dans Chertsey et dans les townships adjacents ; dans Chertsey surtout, un grand nombre de familles canadiennes se sont établies depuis deux ans ; un bon nombre de maisons ont été construites dans les environs de ce chemin.

Le moulin à farine est au village de Chertsey où un bureau de poste a été établi, et où de Rawdon la malle est transportée tous les samedis.

Tels sont les progrès de ce tout nouvel établissement dans Chertsey, où, dit Mr. S. Kelly, un homme n'aurait pas voulu demeurer il y a quatre ans si on lui eût même donné cinq cents acres de terre auprès du village. Il est inutile de dire que ce beau résultat est dû en plus grande partie à l'ouverture du chemin de Chertsey.

La chapelle construite dans Chertsey est déjà devenue trop petite ; et il est question d'y en construire une nouvelle dans un lieu plus central que celui qu'occupe la chapelle actuelle.

Quant au pont, faisant partie de ce chemin sur la Rivière Lacouareau, voir l'item suivant.

Il faudrait de £100 à £125 pour compléter ce chemin.

COMTE DE MONTCALM.

Chemin de Chertsey, Pont sur la rivière Lacouareau.

Conducteur, J. L. M. MARTIN.

Balance de l'appropriation de 1854.....	£203	9	2½
Montant payé.....	50	0	0
Balance restant.....	£153	9	2½

Ce pont faisant partie du chemin de Chertsey, ayant été à peu près entièrement détruit (vid : mon dernier rapport) il est de nécessité urgente, vu les progrès de la colonisation dans Chertsey d'en construire un autre. Mr. J. L. M. Martin, dont l'habileté dans ces sortes d'ouvrages est reconnue et incontestable, est chargé de la construction de ce pont, et conduira indubitablement cette œuvre à bonne fin.

Il est maintenant occupé à se procurer les matériaux nécessaires.

COMTE DE MONTCALM.

Chemin de Kilkenny.

Conducteur,—LOUIS DUFRESNE.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£	2	7	7½
Montant de l'appropriation de 1856.....		100	0	0
				£102 7 7½
Montant payé.....		100	0	0
				£ 2 7 7½
Balance restant.....	£	2	7	7½

Ce chemin a pour point de départ la ligne de division entre les 5e et 6e rangs sur le lot No. 19, et se termine au 10e rang de Kilkenny.

La longueur projetée de ce chemin est de 7 milles dont 4½ ont été ouverts en 1856.

Trois milles ont été complétés et peuvent servir aux voitures d'été.

Cinq ponts, donnant ensemble 126 pieds de pontage, ont coûté ensemble à peu près £25. Il en reste encore deux à faire.

Mr. Joseph Dufresne, M. P. P., ami dévoué de la colonisation, s'est chargé de faire lui-même l'exploration et le tracé nécessaires pour fixer définitivement la location de ce chemin. Cette opération, je ne dois pas omettre de le dire, que ce Monsieur a eu la libéralité de faire gratuitement, a procuré des résultats satisfaisants et économiques dans la confection du chemin.

Les remarques suivantes extraites de l'excellent rapport que ce Monsieur a bien voulu me faire sur son opération, démontrent d'une manière évidente les avantages que la colonisation doit retirer de la confection et même de la prolongation de ce chemin.

Le sol, tout le long de cette ligne, qui est de terre jaune (loam) m'a paru propre à faire des établissements agricoles. Il n'y a aucune savane, ni marécage, ni montagnes escarpées. Les roches qui s'y rencontrent pouvant, pour la plupart, être déplacées au moyen du pic et du levier, sans miner. A l'exception d'une partie sur le 6e rang qui est boisé en pruche, épinette blanche et quelques autres bois mous, le reste est en bois franc, dont l'espèce prédominante est l'érable.

Il n'y a qu'un pouvoir d'eau près de cette ligne, dans le terrain réservé pour un village et dernièrement arpenté par ordre du gouvernement. Ce chemin devra faciliter de suite la vente comme l'occupation de ce village.

Ce township est arpenté.

Ce chemin devrait se continuer jusqu'à Wexford, à l'intérieur de Kilkenny, où il y a beaucoup de beau terrain inhabité très propre à former des établissements agricoles.

Kilkenny dans le voisinage de ce chemin, est pour la plus forte partie encore inhabité et appartient au gouvernement, ayant autrefois été accordé à des miliciens qui n'ont jamais habité leur terrain, et qui, pour la plupart, ont pris des serps en place.

Ce chemin devra faciliter la vente de terrains vacants pour plus de trois fois le montant qu'il coûtera.

De £75 à £100 seraient nécessaires pour achever ce chemin et le prolonger jusqu'à Wexford.

COMTE DE TERREBONNE.

Chemin du Lac à la Truite.

Conducteur—L. E. LAROCQUE.

Balance de l'appropriation de 1854.....	£109	0	0
Montant payé.....	43	13	10½

Balance restant. £55 6 1½

Pour la désignation de ce chemin, voir mon dernier rapport.

La longueur de ce chemin ouvert jusqu'à ce jour est de huit milles dont cinq sont parachevés, et les autres trois milles propres aux voitures d'hiver seulement.

Le coût par mille en a été de £80 à £90.

Trente-huit arpents de ce chemin ont été faits en 1856 de manière à servir aux voitures d'été.

Je ne puis établir quelle est l'étendue de ce chemin qui est praticable pour les voitures d'été. Mais il est ouvert en chemin d'hiver, dans toute sa longueur moins 7 ou 8 arpents.

Un pont a été construit en 1856 sur la décharge et auprès du lac des sables, et à coûté £18. Il en reste un autre à construire sur la même rivière, à 20 arpents du premier.

Le terrain sur lequel passe ce chemin dans Beresford est de bonne terre jaune sur les hauteurs, et de terre sablonneuse et quelquefois rocheuse dans les savanes.

Les autres terrains plus éloignés auxquels ce chemin peut conduire, paraissent être semblables à ceux de Beresford.

Une somme additionnelle de £150 pourrait suffire pour compléter ce chemin.

COMTE DE VAUDREUIL.

Montant de l'appropriation de 1856, pour ouvrir un chemin entre les townships de Newton et Hawkesbury, 1856.....£150 0 0

Le Montant de cette appropriation sera employé à améliorer et continuer un chemin verbalisé par l'autorité municipale; ces travaux se feront avec le concours des autorités locales et seront commencés dès que la saison le permettra.

COMTE D'ARGENTEUIL.

Chemin vers Howard en arrière de la Châte.

Conducteur, ANDREW BOA.

Montant de l'appropriation en 1854.....	£100	0	0
Montant payé.....	35	0	0
	<hr/>		
	£ 65	0	0

Ce chemin traversant maintenant plusieurs municipalités devait être amélioré avec le concours des conseils municipaux intéressés; aucun procédé décisif n'ayant été adopté par ces conseils, Mr. Boa m'a fait remise des deniers qui lui ont été avancés.

Pour plus amples informations, vid. mon rapport de 1856.

COMTE D'ARGENTEUIL.

Chemin de Wentworth.

Conducteur—ANDREW BOA.

Montant de l'appropriation de 1855.....	£100	0	0
Do payé.....	85	0	0
	<hr/>		
Balance restant.....	£15	0	0

Ce chemin commence au front du 1er rang de Wentworth, vers le centre du lot No. 21, court au nord jusqu'au front du 9ème rang, un peu à l'est du Lac *Imsbrackie*.

Ce chemin a été ouvert en 1854, à l'exception de cette partie qui se trouve entre le pont du 1er rang et celui du 2nd rang. Et c'est cette partie qui a été ouverte dernièrement, savoir, en 1856. Dans cette dernière section de chemin 1¼ mille a été complété et 1 mille et 13 chaînes ont été aussi parachevés dans le chemin ouvert en 1854.

Un pont de 41 pieds de pontage a été construit en 1856.

Il y a trois excellents pouvoirs d'eau dans le township de Wentworth, au près du chemin.

La pierre calcaire est en abondance dans Chatham et dans les townships voisins.

On trouve aussi de la Plombagine dans Chatham et Grenville.

Sur le chemin de Wentworth, le sol du premier mille est bon ; le terrain des 5 milles suivants est très inégal et très rocheux ; le reste est généralement bon, moins rocheux et a une surface plus unie. Les bois sont l'épinette, la pruche, le cèdre, le hêtre, le mérisier et l'érable. L'épinette et le cèdre y sont très gras et d'une excellente qualité. Les bois francs y sont particulièrement propres à la manufacture de la potasse. Quant aux terres qui sont en arrière de l'endroit où j'ai terminé ce chemin, tout ce que je puis dire, est que jusqu'à une distance considérable le terrain paraît plus uni," &c., &c." (Extrait du rapport de Mr. A. Boa.)

Pour autres enseignements, vid : l'item qui a pour titre " chemin de Wentworth et Harrington."

Cent louis seraient à peu près suffisants pour achever le chemin de Wentworth.

COMTE D'ARGENTEUIL.

Chemin en arrière de Dalesville, de Chatham à Wentworth et à Harrington.

Conducteur, ANDREW BOA.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£50	0	0
Do payé.....	50	0	0

Ces deux chemins ont été en partie ouverts et réparés en 1856.

Le 1er chemin de Chatham à Wentworth commence au front du 10ème rang de Chatham, dans la ligne entre les lots Nos. 22 et 23, court au nord-est jusqu'au lot No. 21 du 1er rang de Wentworth, où il se joint au dit chemin de Wentworth.

Le 2nd chemin de Chatham à Harrington, commence au front du 10ème rang de Chatham, sur le lot No. 27, court vers le nord jusqu'à peu près au centre du 11ème rang, et prend ensuite une direction nord-ouest, à travers ce dernier rang de Grenville et le 1er rang de Harrington, et se termine sur le lot No. 6 du 2ème rang de Harrington, où il se joint au chemin qui passe à travers Harrington et Grenville.

La longueur du 1er chemin est de 3½ milles ; il est ouvert dans toute son étendue et peut servir aux voitures d'été.

La longueur du 2nd est de six milles et 57 chaînes. Il est aussi entièrement ouvert, mais il n'est praticable pour les voitures d'été que jusqu'à un point sur le lot No. 2 du dernier rang de Grenville.

Quatre ponts, comprenant ensemble 42 pieds de pontage, ont été construits en 1856.

Pour achever le 2nd chemin, savoir, celui de Chatham à Harrington, il faudra une somme additionnelle de £80, et pour le continuer à travers Harrington et dans la direction d'Arundel, il faudrait une somme de £325.

COMTE D'ARGENTEUIL.

Chemin de Crooksmill.

Conducteur,—HENRY MILDWAY.

Montant de l'appropriation de 1856, pour améliorer
le chemin de Grenville à Montcalm, en arrière
du moulin de Crook, Crook's mill..... £100 0 0

L'objet de cette appropriation est d'améliorer les parties de ce chemin les plus dangereuses et les plus impraticables.

Mr. Henry Mildway a été nommé conducteur de ces travaux. L'amélioration la plus urgente qu'il y a à faire se trouvant dans une savane d'une étendue assez considérable, et la saison dans laquelle il était question de faire ces améliorations étant fort avancée et très pluvieuse, on a cru qu'il était plus convenable d'après la suggestion du conducteur, juge compétent des lieux, de remettre la confection de ces travaux à l'été prochain, saison où probablement cette savane sera plus asséchée et conséquemment plus accessible.

COMTE D'ARGENTEUIL.

Pont sur la Rivière Rouge, dans Grenville.

Montant de l'appropriation de 1856, pour construire
un pont sur la Rivière Rouge, dans le township
de Grenville ; la municipalité s'obligeant de
pourvoir au déficit qui pourrait se trouver entre
le montant approprié ci-dessus et le prix du
pont, et de pourvoir aussi à son entretien..... £1000 0 0

Ce pont devant être construit avec le concours de la municipalité de Grenville et sous les conditions énoncées ci-haut, il a été jugé équitable de donner à la municipalité l'occasion de se prononcer sur le site du pont et la qualité des ouvrages et matériaux que nécessiterait sa construction.

En conséquence, Mr. J. L. Martin, de St. Jacques, et Mr. John Hay, ont été nommés, (le premier de la part du gouvernement, le second de la part de la municipalité,) experts pour procéder à faire les spécifications, évaluations et plan relatifs à la construction de ce pont. Ces deux Messieurs se sont entendus et ont fait un rapport dans lequel l'évaluation de cette construction a été portée à £975. Ce rapport a été transmis aux autorités municipales de Grenville, et il y a tout lieu de croire qu'il sera adopté, et que la plus grande diligence sera mise en œuvre pour permettre que les matériaux nécessaires soient amenés sur les lieux en temps convenable, pour profiter de la prochaine saison pour construire ce pont.

COMTE DE L'OTTAWA.

Chemin de Buckingham.

Conducteur,—HUGH GORMAN.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£170	0	0
Montant payé en 1855.....	170	0	0

Sur cette balance de £170 payée à Mr. Gorman, en 1855, il lui était resté entre les mains une somme de £11 qu'il a employée en 1856. Et avec cette somme Mr. Gorman dit qu'il a pu parvenir à ouvrir ce chemin jusqu'à 4 milles au-delà de l'embouchure du Ruisseau des Prêtres.

Mr. Gorman dit qu'il n'a rien à ajouter à son précédent rapport, le terrain continuant à être d'une excellente qualité et est grandement requis par les colons.

Pour compléter ce chemin il faudrait à peu près £250.

COMTE DE L'OTTAWA.

Chemin de Lochaber à Derrey.

Explorateur,—JOHN CAMERON.

Balance restant de l'appropriation de 1854.....	£130	0	0
Montant payé le 23 janvier dernier.....	130	0	0

Voir dans mes rapports de 1855 et 1856, comment il a été disposé de £117, formant partie de cette balance.

Quant à la somme de £13 restant, elle a été, par résolution du conseil municipal de Lochaber, en date du 6 Octobre 1856, appropriée à améliorer un autre chemin traversant le Ruisseau de Brodie, lequel chemin est appelé le Chemin de Mr. McDonald.

COMTE DE L'OTTAWA.

Chemin de la Rivière du Désert.

Conducteur,—PATRICK FARRELL.

Montant de l'appropriation de 1854.....	£900	0	0
---	------	---	---

Ce chemin dont la location, comme vous en avez déjà été informé, a été le sujet de beaucoup de discussion et même de plusieurs explorations, a été enfin fixé par Mr. J. J. Roney, Dépt. Arp. Prov., en octobre dernier.

Des prétentions différentes s'étaient élevées relativement au point d'où ce chemin devait partir de l'Ottawa, les uns insistant sur Aylmer, les autres sur la ville d'Ottawa comme devant être le lieu de départ, il a été décidé

que les travaux d'ouverture seraient, sous ces circonstances, commencés à quelques milles de l'Ottawa au ruisseau de Brooks, entre les lots Nos. 35 et 36, 2^e rang de Low.

Ce mode d'opérer a été jugé le plus convenable pour attendre, sans perdre de temps, que la question relative au point de départ du chemin ait été décidée définitivement, parcequ'il offrait cet avantage que déjà une voie de communication existe depuis Low jusqu'à neuf milles de l'Ottawa, et que de ce dernier point cette voie se divisant en deux branches, dont l'une conduit à Aylmer, l'autre à la ville d'Ottawa, la partie du chemin qui serait ouverte dans la direction de la rivière du Désert, se trouverait en communication avec des chemins déjà praticables sur les bords de l'Ottawa.

La longueur de ce chemin, à compter des bords de l'Ottawa à son terme à la rivière du Désert, est d'à peu près 60 milles.

Mr. Patrick Farrell, nommé conducteur des travaux d'ouverture du chemin, n'a pu commencer ces travaux en conséquence des fortes gelées, survenues au commencement de l'automne dernier, mais il ouvrira son chantier aux premiers jours favorables du printemps prochain.

Cette voie sera une des plus importantes pour la colonisation. Elle traversera Hull, Masham, Low, Aylwin, Wright, Bouchette, et une partie de Maniwaki. De Low à la rivière du Désert, les deux tiers de cette distance de 50 à 55 milles à peu près, n'offrent pas de grandes difficultés à la confection du chemin ; mais l'autre tiers en présente un peu plus, parcequ'on y rencontre un terrain plus montagneux ou rocheux et des ravins et ruisseaux.

Les Révérends Pères Oblats ont formé un établissement à l'embouchure de la rivière du Désert, où ils ont construit une chapelle. Des prêtres de leur maison, au prix de fatigues et de privations peu communes, desservent cette mission lointaine et difficilement accessible.

Non contents de pourvoir aux besoins religieux des habitants de cette colonie isolée, ces Révérends Pères ont cru devoir aussi subvenir à leurs besoins temporels en construisant pour leur usage un moulin à farine.

Le Révérend Père Andrieux, un des missionnaires desservant cet établissement, termine par les remarques qui suivent une lettre très-intéressante qu'il m'a fait l'honneur de m'adresser en septembre dernier.

“ Je n'ai pas besoin de dire quel avantage il en résulterait pour les habitants de ces places qui ne peuvent rien se procurer pendant tout l'été, sans être obligés de s'aventurer sur les nombreux rapides de la Gatineau, il y a encore beaucoup de monde qui n'attend que ce chemin pour aller s'établir dans les terres qui sont en grande quantité et bonne qualité dans les townships Egan, Aumond, Bensington, Bouchette et les autres. Je ne doute pas non-plus, que plus tard, on ouvre un chemin au-dessus de la rivière du Désert entre la Gatineau et la rivière du Lièvre, car je connais qu'à cette hauteur et au-dessus, il y a d'immenses quantités de terre excellente pour la culture.”

COMTE D'ARTHABASKA.

Chemin d'Aston.

Conducteur,—JOSEPH PRINCE.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£ 25 17 6
Montant de l'appropriation de 1856.....	150 0 0
	175 17 6
Montant payé.....	£175 17 6

Pour la désignation de ce chemin et autres renseignements—*Vid.* mon rapport de 1856.

Par une omission purement involontaire de la part de Mr. Prince dans son rapport, il m'est impossible de dire quelle a été au juste l'étendue ouverte ou complétée dans ce chemin. Mais une partie des fonds appropriés a été employée à faire des cours d'eau de nécessité urgente, pour l'égout du chemin.

Aux renseignements que l'on trouve dans mon précédent rapport, j'ai à ajouter que le site d'une église a été établi par les autorités ecclésiastiques dans le 8e rang d'Aston en 1856; qu'un grand nombre de lots ont été acquis dans le township d'Aston et son augmentation, par des jeunes gens qui y ont déjà commencé des défrichements. Il y a tout lieu d'espérer que ces nouveaux établissements progresseront rapidement. Mr. Prince m'informe qu'un colon établi dans Aston, depuis deux ans, a récolté en 1856 dix-huit cents gerbes de grains, une grande quantité de pois, 300 minots de patates, 200 minots de navets.

Il a été pourvu par les autorités municipales à l'entretien du chemin ouvert par Mr. Prince.

L'extrait suivant du rapport de ce Monsieur fera voir d'une manière évidente le zèle et l'énergie des colons et les progrès que l'on peut espérer de l'encouragement qui leur est donné par le gouvernement.

“ Je crois qu'il n'est pas hors de propos de faire ici mention du zèle et de la bonne volonté des habitants de Bulstrode, et de quelques autres, qui, quoiqu'en très petit nombre, ont ouvert à travers les terres appartenant à de *grands propriétaires*, un chemin d'au moins cinq milles de longueur, qui peut être fréquenté par des voitures d'hiver; lequel chemin est la continuation de celui que nous avons ouvert jusqu'à la chapelle de Bulstrode, d'où il y a un chemin pour se rendre à St. Christophe, point de départ d'un autre chemin ouvert dernièrement et qui conduit au lac Aylmer. Il a aussi été ouvert de la même manière, un embranchement d'environ six milles de longueur, par lequel l'on peut déjà communiquer en toutes saisons, de la chapelle de Bulstrode au village de Stanfold; aussi un autre embranchement qui conduit au township de Warwick.

Ceci démontre d'une manière évidente, combien est avantageux et utile le chemin d'Aston; puisqu'en attendant que les autorités légales y pourvoient, ou que le gouvernement leur vienne en aide, ces braves gens, malgré leurs bien faibles moyens, n'hésitent pas à s'imposer les plus grands sacrifices afin de donner des débouchés à cette route dans toutes les directions.

Mr. Prince évalue à £60, la somme nécessaire pour compléter ce chemin.

COMTE D'ARTHABASKA.

Chemin de Maddington.

Conducteur,—VENANT ST. GERMAIN.

Montant de l'appropriation de 1856.....	£150	0	0
Do payé.....	129	2	4½
Balance restant.....	£ 20	17	7½

Ce chemin qui commence à la ligne qui divise le township de Maddington d'avec les fiefs Cournoyer et Dutard, se termine aux établissements de la rivière Bécancour.

Sa longueur est de 12 milles. Il a été ouvert en 1854, par le Révd. Mr. Chabot. Mais aucune partie n'avait été parachevée. La partie surtout de ce chemin joignant les établissements de la rivière Bécancour était à peu près impraticable pour les voitures d'été.

Dans le cours de l'été dernier, il a été amélioré dans toute sa longueur (12 milles); et six ponts ont été construits. Il est maintenant praticable pour les voitures d'été, quoiqu'il ne soit pas encore achevé dans toute sa longueur. Il devra être élargi dans quelques parties, et surtout dans quelques savanes.

Cette voie offrira aux habitants d'une partie considérable des townships de l'Est une communication directe et facile avec la ville des Trois-Rivières. Elle procurera aussi aux jeunes gens des paroisses avoisinantes, l'avantage de former des établissements à peu de distance de leurs parents.

Il existe dans le voisinage immédiat de ce chemin des pouvoirs d'eau très considérables et qui pourraient être exploités avec peu de frais. Un de ces pouvoirs d'eau que j'ai eu l'occasion de visiter, est réellement très important par sa puissance extraordinaire et la facilité de son exploitation. Cette chute remarquable appartenant à Mr. V. St. Germain, n'est située qu'à peu près huit lieues du St. Laurent. Lorsque les circonstances permettront ou encourageront plus activement l'établissement de manufactures de toutes espèces, cette chute de Maddington aura acquis une valeur inappréciable.

“ Je vous prie de me permettre,” dit Mr. St. Germain, “ de vous dire que depuis que j'habite ce township j'ai tâché de connaître les besoins des colons en général et les moyens d'activer et de favoriser la colonisation, comme aussi d'arrêter l'émigration, et je suis maintenant convaincu que le plus efficace serait, d'amender la loi d'emprunt du fonds consolidé municipal, de manière à ce que les municipalités locales des townships fussent autorisées d'emprunter de ce fonds pour défricher les terres, ce qui pourrait se faire avec des sûretés hypothécaires.”

Un propriétaire de Maddington a offert aux autorités religieuses le don de 50 acres de terre afin de favoriser l'érection d'une nouvelle chapelle, et cette offre a été acceptée.

La longueur et la variété des bois que l'on trouve sur ces chemins est une preuve de la bonté du sol, et il paraît qu'une grande partie du township de Maddington appartient encore au gouvernement.

Il faudrait à peu près £200 pour compléter ce chemin.

COMTES D'ARTHABASKA ET DE WOLFE.

Chemin de Chester et Ham.

Conducteurs } P. N. PACAUD
 } et
 } J. T. LEBEL.

Balance restant de l'appropriation de 1855, £19	
6s 4½d. Montant de l'appropriation de 1856,	
£2,000; l'une et l'autre sommes étant affectées à la confection de chemins généralement	
dans les townships de l'est et formant ensemble	£2,196 6 4½
Montant payé aux conducteurs ci-dessus nommés.	1,488 17 9¼
Balance restant.....	£ 700 9 7

N. B. Sur cette balance il y aura à déduire la somme payée à Messieurs Delisle et Wait pour le chemin St. François.

Pour la désignation de ce chemin et autres renseignements importants, vid : mes précédents rapports.

Huit milles et demi de ce chemin, c'est-à-dire tout ce qui restait à faire pour ouvrir une communication non interrompue entre les chemins Craig et Gosford, ont été parachevés dans le cours de l'automne dernier.

Il reste cependant dans ces huit milles et demi quelques améliorations à faire que l'état de la saison n'a pas permis de confectionner; elles sont peu considérables. Il a été fait 75 ponceaux (culverts) et quatre ponts dont les pontages, ensemble, ont donné une longueur de 43 pieds.

Une partie du chemin ouvert dans les années précédentes devra comme je l'ai déjà observé dans mon dernier rapport, nécessairement être élargie; et il importe beaucoup que cet élargissement soit fait aussitôt que la saison le permettra, vu qu'en quelques endroits il y aurait impossibilité d'y faire rencontrer deux voitures à roues.

Messieurs Pacaud et Lebel évaluent à cinq cents louis les améliorations qui restent à faire.

Les renseignements que ces deux messieurs me donnent sur le terrain, les bois, l'industrie et les progrès de la colonisation dans les townships que ce chemin traverse ou dans ceux auxquels il conduit, sont si pleins d'intérêt et sont accompagnés d'observations si importantes et si encourageantes pour les colons, que je crois qu'il est de mon devoir de les rendre publics.

« Ce chemin parcourt un vaste territoire qui possède un sol d'une grande fertilité, arrosé de plusieurs cours d'eau. Le sol est accidenté et offre des sites charmants, variés et pittoresques. Lorsque l'on est sur une des hauteurs et qu'on porte ses regards de quelque côtés que ce soit, on voit des centaines de petites colonnes de fumée qui s'élèvent au-dessus de cette vaste forêt qui indiquent la présence d'autant de colons qui travaillent au défrichement de nouveaux établissements; partout on y découvre de l'activité, du travail; de tous côtés on entend la cognée qui renverse la forêt. Il y a peu de terre stérile, la plus grande partie est d'une grande fer-

tilité et propre à toute espèce de culture et les moissons que nous avons vues présentent une végétation vigoureuse et luxuriante qui n'est surpassée dans aucune localité de la province. Comme terre agricole, la richesse du sol paraît inépuisable, et généralement parlant, cette partie des townships paraît être la plus richement dotée par la nature.

Les bois de la forêt sont magnifiques ; l'érable, l'orme, le frêne et le bois blanc sont les arbres qui y dominent, leur élévation, leur beauté et leur grosseur non seulement prouvent la vigueur de la végétation, mais forment une richesse naturelle que le cultivateur peut exploiter avec profit, comme objet de commerce et d'industrie. Pour vous prouver quelles ressources l'on peut retirer de la forêt pour la manufacture des alcalis, nous vous dirons que dans le seul township d'Arthabaska il a été manufacturé cette année pour dix mille louis courant de perlasse. Calculez d'après la population la somme que chaque individu a dû recueillir, et vous aurez un résultat qui vous étonnera, et qui pourra luter même avec le township le plus favorisé du Haut Canada. Nous aimons ici à le dire, le canadien comme défricheur est solide, patient et intelligent ; il peut entrer en lutte avec n'importe quels nationaux, et jamais il ne se laissera devancer. Si Arthabaska produit des résultats qui paraissent exagérés, c'est que sa population a été stimulée au travail par les industriels de sa localité. Partout on peut obtenir les mêmes résultats et sur ce nouveau chemin encore mieux qu'à Arthabaska, et malgré qu'une grande partie de la population qui s'y trouve fixée ait été employée à sa construction, cependant une seule (perlasserie,) celle de MM. Goodhue et Emerson, a fabriqué cette année pour une valeur de sept mille cinq cents piastres de perlasse, et cela n'est qu'un commencement. Nous ne pouvons passer sous silence les beaux pouvoirs d'eau qui abondent dans ce territoire, il s'en trouve pour la grande et la petite industrie ; pour les grandes scieries comme pour les petites. Ainsi la colonisation trouvera tout en abondance ; sous ses pieds, un sol riche, au-dessus de sa tête une forêt qui fournira à tous ses besoins et à son luxe même. Si ce pays était bien connu, *les prairies de l'ouest perdraient leurs séductions, et n'embaucheraient plus la jeunesse canadienne qui laisse le certain pour courir après des déceptions, et souvent la misère.*

Il nous est impossible de préciser au juste le nombre de familles établies depuis deux ans sur ce chemin et dans ses environs, néanmoins l'on peut sans exagération en porter le nombre à plus de deux cent cinquante.

Si un tel résultat peut être considéré comme satisfaisant, qu'eut-il été si les terres sur ce chemin eussent été arpentées ? puisque nous aurions à enrégistrer ici l'établissement d'une centaine de familles de plus.

Depuis que la valeur de la propriété s'est accrue dans ces divers townships, la cupidité de certains grands propriétaires a éveillé la défiance des colons. Grand nombre de ces derniers ne veulent plus s'exposer à de nouveaux déguerpissement ; ils visitent ces superbes terres, font les plus minutieuses recherches pour découvrir quelques travaux d'arpentage et n'en trouvent point, croyant alors ne pouvoir trouver dans leur patrie une propriété pour utiliser à leur profit et celui de leurs familles ce qui leur reste de force et de santé, ils s'embarquent sur le chemin de fer, et vingt-quatre heures après les États Unis les comptent au nombre de leurs citoyens."

COMTE DE WOLFE.

Chemin de Weedon à Garthby.

Conducteurs, } G. E. COTÉ
 et
 M. GAUDET.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£9 12 6
Montant de l'appropriation de 1856.....	300 0 0
	£309 12 6
Montant payé.....	250 0 3
	£59 12 3

Ce chemin de $4\frac{1}{2}$ milles de longueur (vid: mon dernier rapport) a été ouvert en chemin d'hiver en 1855.

Deux milles et demi ont été parachevés en 1856, et deux ponts, dont l'un de 36 pieds et l'autre 240 pieds ont été construits aussi en 1856, et ont coûté ensemble £30. Il en reste encore un à faire.

La partie achevée a coûté à peu près £85 du mille; ce chemin est la seule voie de communication entre Weedon et Garthby, où se trouve situé sur le lac Aylmer le bureau de Mr. J. T. Lebel, agent des terres du gouvernement.

Il est aussi d'une grande utilité pour le transport des provisions requises pour les chantiers considérables que l'on fait sur les bords des lacs Aylmer et St François. Il était aussi de nécessité urgente pour la desserte des paroissiens de Weedon.

Il existe un bon pouvoir d'eau auprès de ce chemin. Déjà une église, un moulin à scie et à farine ont été construits dans Weedon.

Le terrain dans ce township est généralement bon, et il s'y est formé un établissement florissant qui aura très prochainement un curé résident.

La population depuis 3 ans y est augmentée d'à peu-près un tiers, et la valeur de la propriété s'y est accrue aussi de beaucoup.

On estime à £100 la somme nécessaire pour achever ce chemin.

COMTES DE WOLFE ET COMPTON.

Chemin Mégantic.

Conducteurs, } BERNARD GARNEAU
 et
 J. BTE. COULOMBE.

Balance restant de l'appropriation de 1855.....	£150 8 2½
Montant de l'appropriation de 1856.....	500 0 0
	650 8 2½
Montant payé.....	585 0 0
	65 8 2½

Pour la désignation de ce chemin, vid. mon dernier rapport.

La longueur de ce chemin qui se termine au lac Mégantic, dans le township de Whitton, est de 37 milles dont 31 sont maintenant praticables pour les voitures d'été, et un demi-mille de plus est propre aux voitures d'hiver seulement.

Quatre milles et demi ont été ouverts cette année dernière, à raison de £145 par mille.

Un pont a été achevé sur la rivière Lebel de 28 pieds de pontage; 32 autres petits ponts ont aussi été construits.

Le terrain situé auprès de ces quatre derniers milles est en partie couvert de bois mou, mais sur les terres adjacentes, de chaque côté du chemin, on trouve des bois francs. Le sol y est d'une qualité supérieure et très propre à la culture.

Il existe un pouvoir d'eau très avantageux sur la rivière Garneau.

“La colonisation, disent Messieurs Garneau et Coulombe, a fait des progrès rapides dans les townships de Stratford et Winslow. Durant les trois dernières années, plus de 130 familles s'y sont établies.

Il n'y a pas de doute, “ajoutent ils,” que le chemin Mégantic, une fois terminé, ne soit bordé de colons industriels qui feront valoir les superbes terres qui avoisinent le lac. Un grand nombre de familles écossaises et canadiennes n'attendent que l'ouverture du chemin pour se fixer auprès du lac Mégantic; plusieurs personnes ont commencé à y ouvrir des terres l'été dernier, un grand nombre d'autres ont été visiter les terrains et se proposent de s'y établir dès que le chemin sera ouvert. Messieurs Garneau et Coulombe croient que ces terrains auprès du lac Mégantic, sont destinés à être un centre important de colonisation et d'affaires en peu d'années.

Une belle chapelle a été construite dans Stratford en 1856.

Un excellent moulin à farine et deux scieries ont été récemment construits dans Stratford, ainsi qu'un grand nombre de maisons et de granges.

Aux détails qui précèdent je dois faire connaître aussi les informations que m'ont données Messieurs J. Bte. Delisle et Abraham Wait, conducteurs des travaux dans le chemin St. François.

“Il serait urgent, “disent ils,” que le chemin Mégantic fut complètement ouvert l'été prochain, vu qu'à peu près 20 familles y ont déjà pris des terres; que quelques-uns de ces colons y ont défriché 5 ou 6 acres de terre. Plusieurs y ont obtenu d'excellentes récoltes d'avoine, d'orge et de patates. Nombre de personnes se proposent d'y conduire leurs familles au printemps prochain.”

Il y a, paraît-il, une étendue d'excellente terre entre le lac Mégantic et le territoire de la compagnie, dite, *British North American Land Company*, dans le township de Whitton et Hampden.

Les conducteurs pensent qu'il faudrait encore à peu près £1,300 pour compléter ce chemin jusqu'à la rivière Chaudière, décharge du lac Mégantic.

COMTE DE COMPTON.

Chemin de St. François.

Conducteurs, { J. BTE. DELISLE,
et
ABRAHAM WAIT.

Balance restant (tel qu'il paraît sous le titre de chemin de Chester et Ham) des différentes appropriations affectées à l'ouverture "de chemins, généralement dans les townships de l'Est,"....	£707 9 7
Montant payé aux conducteurs ci-dessus nommés pour le chemin de St. François.....	376 4 0
Balance restant.....	£331 5 7

Pour la désignation de ce chemin (*Vid* : mon dernier rapport.)

Seize milles de ce chemin ont été ouverts en 1854 et 1855, et deux milles et demi l'ont été en 1856. Toute l'étendue du chemin St. François est maintenant praticable pour les voitures d'été, moins un demi-mille qui ne l'est que pour les voitures d'hiver.

Le coût moyen de ce qui a été fait l'an dernier a été de £150 par mille sans y comprendre les ponts.

Le sol, dans le voisinage du chemin, est bon, étant un mélange de glaise et de gravois. Il est considéré propre à la culture du blé et autres grains. Il est cependant rocheux. Les bois sont, auprès du chemin, l'érable, le mérisier et l'épinette. Dans les concessions plus reculées, le sol est plus léger et moins rocheux. Les terrains auxquels ce chemin conduit sont en général d'une excellente qualité, et les bois sont propres à la manufacture de la potasse.

Avec ces avantages, "disent Messieurs Delisle et Wait," nous n'avons aucun doute que les colons, ne continuent à affluer dans ces townships en aussi grand nombre qu'ils l'ont fait ces dernières années, et que ces localités ne deviennent une partie très importante des townships de l'Est.

Ce chemin est un des plus importants pour la colonisation et le commerce. Il offre une voie de communication facile aux habitants de la rivière Chaudière, par sa jonction avec le chemin Lambton qui traverse les établissements florissants de Lambton, Forsyth et Tring, facilitant ainsi l'accès aux townships situés à l'entour des lacs St. François, Aylmer et Mégantic où des établissements, formés par des Ecossais et des Canadiens Français, vivant ensemble dans la plus grande harmonie, ont pris une extension aussi rapide qu'importante.

Ce chemin se joint à celui qui conduit à travers Lingwick, Bury et Eaton au chemin du grand tronc, à Lennoxville.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau dans les environs de ce chemin, sur la rivière Felton et ses tributaires, sur l'un desquels tributaires il a été construit un moulin.

Au dépôt (appelé aussi Storoway) il y a aussi un bureau de poste.

"Dans le township de Stratford, lieu de résidence de Mr. Delisle, la colonisation a fait des progrès de 50 pour 100 depuis les trois dernières

années, et de 100 pour 100 dans les townships de Winslow et Whitton.”
(Extrait du rapport de Messieurs Delisle et Wait.)

Il y a dans la partie Est de Winslow une chapelle en voie de construction et dans Stratford il en a été construit une l’an dernier.

Pour achever ce qui n’a pu être fini l’automne dernier, et faire quelques réparations urgentes dans la partie de ce chemin faite en 1854 et 1855, £250 à £300 seraient nécessaires.

COMTE DE SHEFFORD.

Chemins dans North Stukely.

Conducteur—M. A. BESSETTE.

Montant de l’appropriation de 1855..... £200 0 0

Montant payé..... 200 0 0

La somme ci-dessus mentionnée a été employée à réparer, ouvrir, ou compléter neuf différentes routes dans North Stukely ; ces routes forment ensemble une longueur d’à peu près 10 milles.

Dans un très bon rapport que m’a fait Mr. Bessette, ce Monsieur remarque que le chemin commencé par Mr. George Bonallie, s’il était terminé, serait d’une grande utilité à la colonisation.

Ce chemin désigné dans mon rapport de 1855, sous le titre de Chemin d’Orford, commence au poteau qui divise les Nos. 4 et 5 du 18ème rang du township d’Orford, longe la ligne de division entre Orford et Stukely, entre Ely et l’augmentation de Brompton, et se termine au No. 11 au premier rang d’Ely. Ce chemin (d’Orford) a cinq milles de long, 4 milles peuvent servir aux voitures d’été et le 5ème mille aux voitures d’hiver seulement ; mais il a besoin d’être amélioré dans toute son étendue.

Il est la seule route que les habitants de Brompton aient pour aller au moulin et à l’église. Il passe à travers les plus beaux terrains des environs.

“ Les colons, dit Mr. Bessette, ” souffrent beaucoup de l’état actuel des chemins, ne pouvant faire leur roulage qu’avec des bœufs et encore bien difficilement.

Une grande partie du terrain que traverse ce chemin appartient au gouvernement, et déjà à peu près 30 familles s’y sont établies.

Mr. Bessette prétend que toute la partie ouest du township de Brompton est de bon terrain ainsi que la partie adjacente du Township d’Orford.

Ce Monsieur m’informe de plus qu’à quelque distance des établissements actuels de Brompton, vers l’intérieur de ce Township, on trouve une superbe carrière de Serpentine.

Il y a aussi dans les environs de ce chemin (d’Orford) de bons pouvoirs d’eau. Quatre cents louis suffiraient pour achever ce chemin.

COMTES DE SHEFFORD, DRUMMOND ET BAGOT.

Montant de l'appropriation de 1855, pour aider à ouvrir un chemin au dépôt de Durham jusqu'au chemin de Melbourne, dans Ely..... £200 0 0

Ce chemin, qui doit être fait avec le concours des conseils municipaux des différentes localités, Ely dans le Comté de Shefford, Durham dans le Comté de Drummond, et Acton dans le Comté de Bagot, dans les limites desquelles il doit passer, a été tracé par Mr. P. R. Blanchard, Dept. Arp. Prov., comme il appert par son rapport du 10 Octobre 1855 ; et quoique je me sois adressé à ces divers conseils municipaux, dans le but de les engager à adopter les procédés nécessaires pour légaliser cette route, et à pourvoir à son entière complétion et entretien futurs, rien n'a encore été fait.

Résumé du rapport et considérations générales sur les travaux de colonisation durant l'année 1856.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,

St. Hyacinthe, 10 Mars, 1857.

Monsieur,—Le compte que j'ai eu l'honneur de vous transmettre le 3 février dernier, ne s'étendait qu'au terme de l'année fiscale, savoir, le 31 décembre 1856, ne comportait que le montant des sommes payées par moi jusqu'à cette date, et formait un total de £8999 19s 1d.

Dans mon rapport daté de ce jour, je rends compte des sommes que j'ai payées jusqu'à cette présente date pour travaux faits, à une exception près en 1856. Cette exception a rapport à la somme de £50, payée à Mr. J. L. M. Martin, pour procurer dans la présente saison les bois nécessaires pour le pont Lacouareau.

Le montant des sommes payées depuis mon rapport, daté du 22 février 1856, jusqu'à cette présente date, s'élève à la somme de £9621 7s 7d.

J'ai cru devoir donner un état de ces dernières sommes, parce qu'elles fournissent un aperçu correct des dépenses faites dans le cours de l'année dernière, tandis que mon compte terminé au 31 décembre 1856 ne donne que le chiffre des sommes payées jusqu'à cette date seulement, et ne représente qu'une partie des travaux faits en 1856.

Pour établir ce que chaque mille de chemin a coûté, terme moyen, les sommes suivantes ont dû être retranchées du montant total des sommes payées jusqu'à ce jour, savoir :

Pour le pont de la rivière à Mars et celui de la rivière du moulin,			
Comté de Chicoutimi.....	£500	0	0
Montant mis à la disposition de la municipalité de Lochaber.....	130	0	0
Montant payé à Mr. J. L. M. Martin pour le pont Lacouareau, pour procurer dans la saison actuelle les bois nécessaires à sa construction...	50	0	0
Montant des balances non employées restées entre les mains des conducteurs ou déposées par eux à mon crédit dans les banques.....	162	4	6

£842 4 6

Ce qui réduit à £8779. 2s. 11d. le montant payé et employé en 1856, pour chemins et ponts en général (moins le pont de la rivière à Mars et celui de la rivière du Moulin, mentionnés ci-dessus.)

Quelques comptes pour contingents présentés par les conducteurs n'ayant pas été réglés sont dûs encore, mais leur montant est peu considérable et peu important dans la répartition de la somme dépensée sur le nombre de milles de chemin ouvert.

Il a été ouvert ou complété, en 1856, 179 milles de chemin.

De ces 179 milles 124 ont été rendus praticables pour les voitures d'été, mais de ces 124 milles 43 avaient été ouverts en 1855. Les autres 55 milles ont été simplement ouverts.

Ces 179 milles ont coûté, terme moyen par mille, à peu près £49 les ponts y compris.

Je ne dois pas omettre de mentionner que les pluies extraordinaires et presque continuelles de l'automne dernier ont, comme en 1855, de beaucoup retardé l'exécution des travaux, et ont été cause que partie de ceux qui ont été exécutés ont été plus coûteux qu'ils ne l'auraient été sous des circonstances ordinaires.

Il a été construit des ponts dont la longueur de l'ensemble s'élève à 4670 pieds. Au nombre de ces ponts, on ne compte pas celui de la rivière à Mars et celui de la rivière du moulin, dans le comté de Chicoutimi, qui ont absorbé sur la dépense de cette année une somme de £500.

Je n'ai aucun moyen de constater d'une manière précise les progrès de la colonisation, mais ils ont été considérables dans cette dernière année. Une preuve de ces progrès, c'est le fait que les autorités ecclésiastiques ont pourvu, dans le cours de l'an dernier, à l'érection de vingt-deux églises dans les environs des chemins nouvellement ouverts, et que le plus grand nombre de ces églises sont en voie de construction.

On remarque aussi que parmi les nouveaux colons il s'en trouve un certain nombre jouissant de moyens pécuniaires propres à faciliter grandement leurs projets d'établissement.

Je crois devoir répéter ma suggestion relative à l'érection légale des chemins que fait ouvrir le gouvernement. Je suis de plus en plus convaincu que si ce procédé était adopté, il en résulterait de grands avantages pour la colonisation ; et que sans son adoption les chemins actuellement parachevés seront en moins de deux ans devenus pour la plupart impraticables.

En recommandant l'érection légale des chemins, je suis loin de vouloir conseiller de la soumettre à l'action de l'autorité municipale. Jusqu'à ce jour, les conseils municipaux, à peu d'exceptions près, se sont montrés peu disposés à aider à faire l'ouverture ou à pourvoir à l'entretien de ces chemins.

Pour subvenir au défaut d'action de la part des conseils municipaux, en autant du moins que les chemins de colonisation sont concernés, il est de la plus impérieuse nécessité qu'une nouvelle autorité, plus prompte et plus efficace, soit créée par la Législature.

Je recommanderais qu'un officier fut revêtu des mêmes pouvoirs relativement aux chemins de colonisation qu'avaient autrefois les grands voyers de district ; en soumettant toutefois leurs procès-verbaux à une homologation plus sommaire que celle qui était usitée de leurs temps. En érigeant légalement ces chemins on aurait l'avantage (dans les townships

de l'est surtout) de faire contribuer à leur confection un nombre considérable de grands propriétaires qui retirent par l'augmentation de valeur que ces voies de communication donnent à leurs terres, des bénéfices immenses.

On pourvoierait aussi par le même moyen à leur entretien, qui ne peut se faire que par les plus intéressés et qui ne manquerait pas d'être fait si on donne à ceux-ci le pouvoir et les moyens de le faire exécuter.

L'argent seul ne peut d'un coup faire un bon chemin; le temps est aussi un agent nécessaire pour faire subir au terrain découvert pour la première fois les changements propres à lui donner une consistance comparativement plus solide et une surface plus unie. Mais ces deux agents même sont insuffisants dans les terrains ordinaires et tels que la nature les présente sans un entretien plus ou moins souvent répété, dans une même saison.

J'ai déjà reçu avis que faute de cet entretien des chemins faits, il y a moins de deux ans, demandent des réparations immédiates. Et par ce qu'il n'a pas été pourvu à l'entretien de ces chemins par les autorités locales, il est maintenant devenu indispensable d'employer une partie du fonds de colonisation à faire des travaux de réparation dans certaines localités au préjudice d'autres lieux que l'on pourrait ouvrir à la colonisation.

Je ne dois pas omettre d'attirer l'attention sur certains obstacles qu'ont rencontrés quelques conducteurs de travaux.

J'ai déjà eu l'honneur dans mon rapport de 1856 de vous signaler certains faits relatifs à ces obstacles. Dans les deux cas du chemin d'Ely au chemin de fer dans Durham et de celui de Howard (en arrière de la chûte) où les appropriations étaient insuffisantes, et où conséquemment il a fallu avoir recours à l'aide municipale, les appropriations octroyées en faveur de ces deux chemins, n'ont pas encore été employées parceque les municipalités intéressées, au nombre de trois dans chacun de ces cas, n'ont pu s'entendre sur la direction que devaient suivre les chemins projetés.

Dans quelques cas, des propriétaires se sont opposés à l'ouverture d'un chemin sur leurs propriétés, comme dans le chemin de Ste. Hélène au lac Pohénégamook "

Aujourd'hui même un conducteur de travaux est menacé de poursuite en dommage pour avoir pris quelques voyages de sable sur la terre d'un individu pour réparer le chemin de front de cette terre même.

La nécessité d'une loi pour obéir à ces inconvénients est plus qu'évidente.

Il a été ouvert depuis le printemps de 1854, 756½ milles de chemins nouveaux, et 224¼ milles d'anciens chemins ont été réparés.

Il y aurait de l'avantage à prolonger un certain nombre de ces chemins. D'après des informations que je me suis procurées, et que j'ai détaillées sous le titre des chemins auxquels elles ont rapport, la prolongation de quelques-uns des chemins ouvrirait à la colonisation, au nord et au sud du St. Laurent, des terrains d'une haute valeur et d'une vaste étendue.

Ci-suit une liste des chemins commencés ou projetés qu'il est à désirer de pouvoir achever ou prolonger, et des sommes requises pour ces objets.

	£	s.	d.
Chemins dans Gaspé.....	1300	0	0
“ de Rocmont.....	750	0	0
“ de Whitworth.....	600	0	0
“ de Kinogomi.....	3000	0	0
“ de Lambton au chemin de fer de Québec et Richmond.	4500	0	0
“ en arrière de St. Thomas.....	4000	0	0
“ de Brandon.....	12	0	0
“ de Hunterstown.....	250	0	0
“ de Cathcart.....	530	0	0
“ en arrière de St. Pierre.....	600	0	0
“ de Pohénégamook.....	1405	0	0
“ de Bélair.....	50	0	0
“ de Beresford.....	750	0	0
“ de Mont-Carmel.....	200	0	0
“ d'Alton.....	400	0	0
“ d'Elgin.....	3250	0	0
“ en arrière de St. Simon.....	200	0	0
“ d'Armagh.....	900	0	0
“ de Kilkenny.....	100	0	0
“ de Mégantic.....	1300	0	0
“ de Maddington.....	200	0	0
“ de Frampton.....	200	0	0
“ de Buckland.....	375	0	0
“ d'Orford.....	400	0	0
“ de Weedon et Garthby.....	100	0	0
“ de Lambton.....	800	0	0
“ de St. François.....	300	0	0
“ dans Maria.....	65	0	0
Pont dans Nouvelle.....	160	0	0
Chemin d'Escuminac.....	64	0	0
“ de Mann.....	70	0	0
“ de Buckingham.....	250	0	0
“ d'Aston.....	60	0	0
“ de Chertsey.....	125	0	0
“ des Grandes Piles.....	1650	0	0
“ de Caxton (comté de St. Maurice).....	300	0	0
“ en arrière de Dalesville.....	80	0	0
“ d'Harrington.....	325	0	0
“ de Wentworth.....	100	0	0
“ de Viger.....	200	0	0
“ de Chester et Ham.....	500	0	0
“ de St. Féréol.....	600	0	0
	£30421	0	0

Les chemins qui suivent ont aussi été demandés avec instance :

Chemin de Howard.
“ de Wexford.
“ de Matane—Cap-Chat.
“ de Caxton (Maskinongé.)
“ de Fleuriau.

Chemin de Ste. Croix.

- “ en arrière de St. Casimir.
- “ de Laval.
- “ de Somerset et Halifax.
- “ de St. André Avelin, de Rippon et Hartwell.
- “ de Templeton.
- “ de Bristol et Thora.
- “ de Woodbridge.
- “ dans Rinogomi.

Nayant pas d'évaluations de ce que pourrait coûter leur confection, je crois devoir les ranger avec les chemins que le gouvernement, après des explorations, fera ouvrir et pour ces deux dernières classes de chemin une somme de £12,500 devrait être appropriée, formant avec celle ci-dessus mentionnée un total de £42,921 à employer dans le cours de la présente année.

Quelque considérable que puisse paraître cette appropriation, pour une seule année, elle est loin cependant d'être au-dessus des besoins réels de la colonisation. Il est même plus que probable que pour retenir au pays cette partie de la population qui vit de son travail journalier et qui émigre pour en obtenir, il faudrait une somme de beaucoup plus élevée. Mais s'il était pourvu d'une manière plus efficace à l'entretien régulier des chemins dans les townships, il en résulterait un surcroît d'ouvrage qui contribuerait d'une manière sensible à donner de l'emploi aux colons, (à ceux principalement qui résident dans les townships de l'est), dans des temps où leurs besoins sont le plus pressants et où leurs travaux agricoles leur laissent quelque s semaines de disponibles. Je vous prie de remarquer que dans les Townships de l'est la plus grande partie des frais d'entretien des routes retomberait sur un nombre considérable de grands propriétaires qui ont déjà retiré d'immenses bénéfices des travaux de colonisation. En les contraignant à contribuer à l'ouverture et entretien des routes, on ne les soumettrait qu'à des obligations strictement équitables. En les obligeant à remplir un devoir, ils contribueraient par des dépenses nécessaires à l'introduction annuelle dans les townships d'une somme importante de capitaux toujours rares dans les nouveaux établissements agricoles.

Il n'y a pas de doute que des dons de terre gratuits sur les chemins ouverts par le gouvernement auraient l'effet d'engager un grand nombre de cultivateurs à former de nouveaux établissements. La paroisse de St. Hypolite de Wotton en est une preuve évidente, puisque en moins de six ans elle s'est formée nombreuse et florissante au sein même de la forêt.

Mais ce moyen seul ne suffirait pas pour effectuer l'entretien d'un chemin long et entrecoupé de coteaux ou de bas-fonds que le colon n'habitera certainement jamais tant qu'il lui sera possible d'atteindre un terrain plus avantageux.

Mais d'ailleurs ce n'est pas toujours sur les terres de la couronne que le gouvernement fait ouvrir des chemins ; assez souvent même, c'est sur des terres déjà concédées que l'ouverture de ces chemins est pratiquée ; et dans ce dernier cas, comme dans le premier, il n'est nullement pourvu à leur entretien.

En outre, dans bien des cas, les chemins ainsi ouverts ne traversent pas les lots à angles droits, et ce serait injuste de prétendre qu'un propriétaire

dût réparer seul un chemin équivalent, en plus ou en moins, à une route allant d'une concession à une autre, parceque ce chemin passerait sur son terrain.

Ce n'est qu'en établissant quels sont les propriétaires qui retirent le plus d'avantage d'un chemin et en statuant par un procès-verbal en quelles proportions ils devront contribuer à son entretien, que l'on parviendra à obtenir un résultat pratique et certain.

Il est constant que la première cause de la malheureuse émigration du Bas Canada a été le manque d'emploi pour les ouvriers et journaliers et une rémunération insuffisante de leur travail.

Aujourd'hui cette cause n'existe pas au même degré ; près des grandes villes, les travailleurs trouvent de l'emploi, mais où la population est moins dense et moins à l'aise, le cultivateur, que sa terre ne peut soutenir et qui a besoin de travailler au dehors de chez lui, ne trouve pas toujours du travail dans sa paroisse ou son township. La nécessité le porte alors au loin de sa patrie.

Dans un pays comme le nôtre, inondé des produits des manufacturiers étrangers, où aucune loi protectrice n'encourage les manufactures domestiques et nationales, peut-on s'étonner que le travail y soit rare, que la rémunération du travailleur y soit inférieure à celle que nos voisins manufacturiers donnent à leurs employés ? Doit-on être surpris que les capitaux ne s'y accumulent pas ?

Mais si les circonstances sont telles qu'elles ne doivent pas nous donner lieu d'espérer d'ici à longtemps encore, que des manufactures s'élèveront en nombre suffisant pour retenir au pays la classe laborieuse qui, ici comme ailleurs, ne sait que demander du travail et n'en créer jamais ; alors il est évident que le seul moyen de mettre un terme à l'émigration, c'est de donner à l'agriculture toute l'action et l'extension dont elle est susceptible—heureusement que ce genre d'industrie peut offrir de l'emploi à toutes les *compétences*. Et puisqu'elle est notre seule ressource, nous devons lui donner toute l'attention et la sollicitude qu'exigent notre position et son importance.

Le terrain ne nous manque pas au nord et au sud du St. Laurent ; on trouve des vallées immenses, dont le sol est de la meilleure qualité et est propre à rémunérer largement le défricheur. L'expérience de ces trois dernières années a prouvé qu'un bon sol ne manque pas de défricheurs lorsqu'un chemin en a rendu l'accès possible.

Il a déjà été suggéré qu'il serait avantageux de disposer d'une certaine partie du fonds consolidé municipal de manière à encourager les défrichements. Ce moyen d'encouragement serait d'une importance majeure. Dans une assemblée récente du comté de Témiscouata, dans laquelle on s'est occupé de la colonisation, ce moyen a été hautement préconisé et je sais qu'en d'autres lieux des hommes éclairés et ayant de grands intérêts dans l'établissement des townships, sont en faveur de cette mesure. Pour l'homme pratique qui connaît les facultés du colon pauvre et les obstacles qu'il a à surmonter pour se former un établissement au milieu des bois, il n'est aucun doute sur l'étendue du bienfait qu'un pret de £15 à £20 procurerait à ce dernier.

Quant aux conditions imposées aux colons dans la concession des terres, je me permettrai de vous observer qu'il en est plusieurs qui sont

regardées, et avec raison, je pense, comme onéreuses et propres à empêcher nombre de colons de prendre des terres dans les townships.

L'obligation imposée au colon de bâtir une maison de 36 sur 18 pieds ; d'occuper le terrain immédiatement et sans interruption ; de défricher 5 arpents par 100 par année, exigent des moyens pécuniaires rarement à la disposition d'un jeune colon, ou du père de famille qui a plusieurs fils qu'il désire établir.

Il suffirait, il me semble, que tout propriétaire fut exposé, jusqu'au moment où il a obtenu sa patente, à être exproprié s'il ne répondait pas aux travaux publics et mitoyens auxquels sa terre pourrait être assujettie.

Si les colons avaient le droit de choisir et prendre une terre sans être obligés d'y demeurer, un grand nombre de jeunes gens qui émigrent aux Etats Unis, se feraient propriétaires avant leur départ et reviendraient y employer, tous les ans, le fruit de leurs épargnes. Le désir de posséder, si naturel à l'homme, serait pour le plus grand nombre un motif puissant de retour dans leur patrie.

La réserve des bois de service que se fait le gouvernement pour les revendre à des spéculateurs à un prix insignifiant est infiniment désagréable aux colons et agit comme cause de destruction d'un article de commerce intérieur et d'économie rurale, devenu maintenant très rare et précieux, dans un grand nombre de townships de l'Est.

Le colon le détruit pour de minces considérations dans la crainte qu'un spéculateur ne le lui enlève.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

T. BOUTILLIER,

Inspecteur des Agences.

LH'onorable JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres,
&c., &c. &c.

Toronto.

APPENDICE N.

BRANCHE DES COMPTES.

Les devoirs du comptable dans le département des Terres de la Couronne consistent à tenir les livres du bureau en partie double ; à fournir chaque quartier à l'Auditeur Général des extraits des comptes publics ; à examiner les rapports mensuels des agents préposés à la vente des Terres Publiques du Canada, et à répondre aux lettres ;

A préparer les comptes courants des Agents des Terres de la Couronne pour le Haut et le Bas Canada ;

A enregistrer les ventes de lots dans le Haut Canada, et en faire l'index, et à entrer les paiements à mesure qu'ils sont rapportés ;

A faire les renvois nécessaires pour l'émanation des lettres patentes pour le Haut Canada. A fournir des listes des ventes de chaque année aux Régistrateurs et Trésoriers de chaque comté dans le Haut Canada ;

A préparer pour l'Assemblée Législative des rapports concernant les Terres du Clergé, des Ecoles et de la Couronne dans le Haut Canada ;

A préparer pour la signature du Commissaire des *ordres* pour le paiement des dépenses générales du département, des mémoires des journaux publics pour annonces, des salaires des agents et employés, ainsi que des arpenteurs du Haut et du Bas Canada, etc., etc., etc.

CORRESPONDANCE DU HAUT CANADA.

J. C. TARBUTT, *1er Clerc*—A la charge de toutes les terres mises en vente dans le Haut Canada ; il répond aux demandes d'information et conduit la correspondance qui s'y rattache soit avec les Agents du Département soit avec le public. Il examine les affaires en litige et en fait rapport au gouvernement quand il y a nécessité ; Il a aussi à examiner les titres en vertu desquels se font les demandes d'achat des Réserves du Clergé en vertu des baux. Il surveille l'enregistrement des transports faits par les acquéreurs de terre en vertu de l'Acte des terres, et l'établissement des octrois gratuits sur les différentes lignes de chemin dans le Haut Canada.

A. J. TAYLOR, *2nd Clerc*—Examine et enregistre les transports, [et aide M. Tarbutt généralement dans le bureau.

C. GAMON, Clerc Temporaire, aide généralement dans le Bureau.

Ventes et Correspondance—Bas Canada.

Noms.	Emploi.	Devoirs de chaque employé.
W. F. Collins.....	Chargé des ventes et de la correspondance générale.	Surveillance générale de cette branche—Correspondance générale—Rapports sur demandes d'achat de terre, sur affaires en disputes, sur demandes de lettres patentes pour octrois gratuits—sur réclamations militaires etc. Examen des rapports des agents—Enregistrement des paiements dans les livres de ventes—Préparations des entrées du journal d'après les rapports des agents et autres transactions—Renvois pour lettres patentes—Préparation des états requis par la loi, la législature et les chefs de département etc., réponse aux demandes d'informations.
Thomas Hammond.	Clerc.....	Enregistre les lettres reçues—copie les rapports, les ordres en conseil et la correspondance anglaise—prépare l'index des livres de lettres etc., Fait des extraits des ordres en conseil et des adjudications—Note l'action prise sur les lettres reçues, etc., etc.
V. E. Tessier.....	Clerc.....	Aide à la correspondance française, enregistre les transports—examine les réclamations—Enregistre les octrois gratuits, aide à la préparation des états—Tient note des lettres, des ordres en conseil et des adjudications dans les livres de vente,—fait les recherches etc.
T. Cherrier.....	Clerc.....	Enregistre les rapports des agents—Prépare et enregistre les renvois pour lettres patentes; enregistre les lettres des agents; fait l'index des livres de vente—Note le nombre des ventes dans les Registres,—met les lettres et documents en liasse.
F. D. Dugal.....	Clerc temporaire..	Copie les spécifications pour les Agents et les enregistre; aide à la préparation des rapports en vertu de l'Acte 16 Vict: c. 159; enregistre ces rapports—copie la correspondance française; aide à préparer et à copier les états et les brouillons—Met les lettres en liasse.

Tableau faisant voir les devoirs remplis par la branche du ci-devant Arpenteur-Général du Département des Terres.

WILLIAM SPRAGGE.—A la surveillance générale de la branche du département qui constituait ci-devant le Département de l'Arpenteur Général du Haut Canada,—prépare des rapports pour l'information du Gouvernement et du Conseil Exécutif et de la commission dite *Heir and Devisee Commission*,—conduit la correspondance avec les autres départements ainsi que partie de la correspondance générale,—conduit la correspondance en ce qui concerne les mines,—répond aux demandes personnelles d'informations, etc.

THOMAS HECTOR—Est chargé de la correspondance, et de faire rapport sur les pétitions.

FRÉDÉRIC A. HALL—enregistre les Ordres en Conseil, les pétitions, rapports et lettres, etc., qui concernent les mines,—fait les transports nécessaires pour les ventes,—répond aux demandes pour informations, etc.

Rapports, Lettres etc., copiés 1902 pages.

MATIÈRES DONT COPIE N'EST PAS GARDÉE.

Entrées dans les différents registres de cette branche, copies des documents demandés pour preuve et information, etc., Memoranda, etc., etc.

Branche des Arpenteurs—Haut Canada.

Noms.	Emploi.	Devoirs de chaque employé.
Andrew Russell....	1er Arpenteur et dessinateur.	A la surveillance de cette partie du département qui concerne les arpentages et les Arpenteurs pour le Haut Canada, tel que projets pour l'arpentage de terres publiques, préparations des instructions des Arpenteurs, examen des plans, journaux, notes et comptes des Arpenteurs—Rapports sur pétitions, réponses aux lettres concernant les arpentages—Examen des aspirants à la pratique—Copie et compilation des plans pour les Agents, les conseils municipaux et le public généralement—Conservation des plans originaux, notes, journaux et rapports d'arpentage des villes et townships dans le Haut Canada; il a en outre à répondre aux demandes verbales pour informations.
Thomas Devine....	Assistant Arpenteur et dessinateur.	Assiste Mr. Russell; il s'occupe principalement de la copie et de la compilation des plans.
James W. Bridgland	Assistant Arpenteur et dessinateur.	Assiste Mr. Russell; il s'occupe principalement de la copie et de la compilation des plans.
Henry John Jones..	Clerc des Lettres Patentes.....	Prépare les descriptions pour Lettres Patentes et les enrégistre et prépare les rapports pour la Législature.
Joseph Prendergast.	Clerc.....	Copie la correspondance, les rapports, instructions, descriptions, notes d'Arpenteur etc.—Enregistre les documents reçus—fait l'index des lettres et tient note de l'action prise sur icelles, etc.
Frederick Bannister.	Clerc temporaire..	A été occupé une partie de l'année 1856 à copier des notes d'arpentage.
W. F. Witcher....	Réintégré.....	A été occupé une partie de l'année 1856 à copier des notes d'arpentage.

ETAT GENERAL

Faisant voir les devoirs remplis par la branche des Arpenteurs du Bas Canada, du Département des Terres de la Couronne pendant l'année 1856.

DÉPARTEMENT DES ARPENTEURS.

JOSEPH BOUCHETTE, premier Arpenteur et Dessinateur, Député Arpenteur Général des terres pour le Bas Canada en vertu d'une commission sous le grand Sceau en date du mois de Janvier, 1827.

DEVOIRS.

1. Préparation des instructions pour l'arpentage des terres publiques, et définition des bornes entre les Terres de la Couronne et les Seigneuries en vertu d'ordres en conseil, pour la signature du Commissaire.

2. Correspondance dans les deux langues sur tout ce qui se rapporte aux arpentages généralement et à la colonisation.

3. Rapport au Conseil sur pétitions demandant des arpentages, ainsi que sur les prétentions contradictoires au sujet des bornes des terres.

4. Examen des rapports d'arpentages faits en vertu d'instructions émises du Département,—examen des comptes des Arpenteurs avant de les soumettre à la sanction du Commissaire, ainsi que des comptes du Bureau des Examineurs pour le Bas Canada.

5. Description des lots de grève et en eau profonde sur les procès verbaux des arpenteurs, pour l'émanation des Lettres Patentes.

6. Examen des plans, descriptions et spécifications et entrées des rapports, et correspondance avant de les soumettre au Commissaire.

7. Instructions pour l'arpentage des Biens des Jésuites et du Domaine de la Couronne, et rapports sur les comptes.

8. Surveillance générale de cette branche du Département.

REMARQUES.

On peut constater la nature et l'étendue des devoirs énumérés plus haut en jetant un coup d'œil sur les états fournis des ouvrages faits dans les diverses divisions de cette branche du Département ; le soussigné est de plus chargé d'autres devoirs qui ne sont pas moins importants, tel que la préparation des plans des diverses sections du Bas Canada, compilés d'après les arpentages récents faits dans cette partie de la Province, qui sont indispensablement nécessaires au progrès de la colonisation dans les townships, les recherches sur les matières transmises par les autres départements, etc., etc. ainsi que le soin de mettre en ordre les archives du Département qui s'accroissent de plus en plus tous les jours.

BRANCHE DES DESCRIPTIONS.

E. T. FLETCHER, Arpenteur et Dessinateur

DEVOIRS.

Préparation des descriptions pour lettres patentes de terres ; descriptions pour l'érection des townships par Lettres Patentes, et des villages, paroisses et municipalités érigés par proclamations ; spécifications de toutes les terres arpentées et mises en vente ; préparation des statistiques, cédules d'arpentage et rapport des terres ; tenue des comptes des arpenteurs, et enregistrement de tous les documents reçus, notant l'action prise sur chacun. Examen des Arpenteurs, procès-verbaux de townships ; Correspondance au sujet de limites en litige.

REMARQUES.

L'ouvrage fait sous ces différents chefs peut se voir par les détails suivants :

	PAGES.
Descriptions de lettres patentes de terres C $\frac{1}{2}$ folio.	52
Descriptions de Paroisses, villages et Municipalités	27 39
Descriptions de 3 Townships.....	7
Préparation de 20 spécifications.....	50
Préparation de rapports et cédules.....	10
Livres de comptes.....	57
Régistre.....	56
 Total.....	 271

BRANCHE DES DESSINATEURS.

Dessinateurs G. G. Dunlevie, J. F. Bouchette et E. Caizac, (décédé dernièrement.)

303 plans ont été préparés, à part la grosse de 311 lettres patentes pour terres dans Gaspé désignées sur les plans des townships dans les comtés de Gaspé et Bonaventure, et la confection d'un index général des plans du Département devenue nécessaire par la translation des bureaux publics de Québec à Toronto. Il faut en même temps remarquer que le mauvais état de la santé de M. Caizac, lui a fait perdre à peu près 3 mois dans l'année 1856.

REMARQUES.

Partie de cet ouvrage consiste en la confection d'une carte du Bas Canada, sur une échelle de 8 milles au pouce, demandée par le Procureur Général, dans le but de faire voir les divisions municipales des townships et paroisses du Bas Canada en vertu de l'Acte de la représentation, ainsi que d'une carte de la province faisant voir les lignes de chemin de fer, &c.,— en la compilation des arpentages de townships dans les comtés d'Outaouais, et Pontiac; et le reste, en copies de plans de townships pour les municipalités, les agents des terres de la Couronne et la branche chargée des ventes, ainsi que pour accompagner les instructions d'arpentages.

Plans des limites en litige d'Upton, Grantham, Acton et Milton; plans des lots de grève et en eau profonde sur papier et parchemin; copie des plans de paroisses érigées civilement, de partie des biens des Jésuites et du domaine de la Couronne dans le Bas Canada.

BRANCHE DES COPISTES.

Mr. Chassé, qui a succédé à Mr. Raymond en Avril dernier.

DEVOIRS.

Copié..... 1106 pages.

REMARQUES.

Ce travail consiste à copier la correspondance etc., et à l'enregistrer dans les deux langues.....	Nos.	364
do Instructions aux arpenteurs.....		17
do Rapports au Conseil.....		20
do Ordres en Conseil.....		42
do Rapports d'arpentages.....		77
do Procès-verbaux des Seigneuries.....		12
do Descriptions pour lettres patentes dans Gaspé.....	251	
do Descriptions de paroisses et rapports au Commissaire.....		27
do Descriptions des lots de grève et en eau profonde.....		5
do Descriptions pour les créations faites par proclamation.....		3
do Spécifications pour vente de terres.....		20
Index des lettres transmises etc., depuis 1851.....	202 pages.	
Copie des rapports sur les limites provinciales.....		11

En sus de ces devoirs, l'officier employé comme copiste doit mettre les rapports etc. en liasse, et faire l'index des livres de notes des arpenteurs, etc.

J. BTE

BRANCHE DES BIENS DES JESUITES et du Domaine de la Couronne.

Noms.	Emploi.	Devoirs.
Fredk. T. Judah ...	1er Clerc.....	Correspondance générale dans les deux langages, et rapports au Conseil sur toutes les matières qui se rattachent aux Biens des Jésuites, au Domaine de la Couronne et à la Seigneurie de Lauzon—Préparation des comptes trimestriels de ces propriétés, et des différents agents, ainsi que des rapports annuels requis par actes du Parlement, et de ceux demandés par la Législature et les départements publics—Réponse aux demandes d'information, etc.
Louis R. Fortier ...	2nd Clerc....	Endossement et enrégistrement des lettres et ordres en Conseil reçus ; enrégistrement des lettres et rapports au Conseil.—Index des registres, des lettres, des rapports au Conseil etc.—Entrée des rapports des agents—De l'action prise sur les diverses demandes etc. Entrée des paiements faits dans les livres de comptes.—Grossoyer les lettres patentes pour lots de grève, etc.

BRANCHE DES BOIS ET FORETS.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.

RAPPORT des officiers employés dans cette branche, et résumé des devoirs remplis par eux.

Noms.	Emploi.	Devoirs.
Wm. McD. Dawson.	1er Clerc.....	Les devoirs de cette branche consistent dans l'administration générale des Bois et Forêts ; la perception du revenu provenant de la coupe du bois ; l'administration des glissoires du Gouvernement (complétées par le Département des Travaux Publics) ; la surintendance du Département des mesureurs de bois ; l'arpentage des rivières etc., dans les parties reculées de la Province, et le contrôle général du commerce ; la tenue des livres, la préparation de réglemens, la correspondance générale, la compilation des cartes, etc., etc.
P. M. Partridge..	Comptable et Teneur de livre	
L. A. Robitaille....	Clerc.	
S. P. Bauset	Dessinateur.	

DEPARTEMENT DES TERRES

Etat comparatif des lettres, etc., reçues

ANNEES.	Branches du H. C.					Branches du B. C.				
	Correspondance. Mr. Turbuti.	Ci-devant Arpenteur Général Mr. Spryge.	Arpenteurs Mr. Russell.	Comptes. Mr. Ford.	Total.	Correspondance. Mr. Collins.	Domaine de la Couronne. Mr. Judah.	Arpenteurs. Mr. Bouchette.	Comptes. Mr. Collins (par Mr. Ford).	Total.
1856.....	3602	2192	701	1538	8023	1464	735	338	231	2768
1855.....	3451	1072	606	619	5748	1151	867	323	170	2511
Augmentation....	151	1120	95	919	2285	313	.....	15	61	257
Diminution.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	132	.....	.....	.....

N. B.—Opinions du Procureur Général Est.....	45
Do. do. Ouest.....	26
Lettres reçues par la voie du Secrétaire Provincial.....	434
Do. par la voie directe du Gouverneur Général.....	114
Do. Renvoyées par le Maître Général des Postes, n'ayant pas été réclamées.....	51

2 Janvier, 1857.

A l'Honorable

Commissaire des Terres de la Couronne.

DE LA COURONNE.

et Enregistrées dans les années 1855 et 1856.

Province en général.			Commissaire au sujet des Chemins, etc.	Grand Total	Noms.	Documents inclus.	Ordres en Conseil.			
Bois et Forêts. Mr. Dawson.	Renvoyés à d'autres Départements.	Total.					Bas Canada.	Haut Canada.	Divers.	Total.
971	32	1003	454	12258	16500	22000	74	137	39	250
503	43	546	362	9167	12300	17400	.....	.....	.....	.....
468	.....	457	92	3091	4200	4600	.....	.....	.....	.....
.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Janvier	.....	833
Février	.....	1102
Mars	.....	1302
Avril	.....	1297
Mai	.....	1110
Juin	.....	824
Juillet	.....	943
Août	.....	757
Septembre	.....	986
Octobre	.....	1109
Novembre	.....	904
Décembre	.....	1091
Total	.....	12258

Respectueusement soumis,

(Signé,)

JOHN MORPHY.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.

ETAT de l'ouvrage exécuté dans le Bureau durant l'année 1856.

Plans compilés et copiés.....	1141
Instructions d'arpentage préparées.....	85
Plans, notes, journaux, rapports et comptes d'arpentage des terres publiques examinés.....	344
Plans et rapports d'arpentages privés examinés.....	63
Plans et livres de chemins de fer examinés.....	40
Candidats pour admission comme arpenteurs examinés.....	20
Renvois pour lettres patentes préparés.....	2688
Descriptions pour do do.....	4340
Lettres patentes grossoyées, examinées et enregistrées dans les divers livres.....	4413
Erections de paroisses dans le Bas Canada.....	27
do de townships dans le do.....	3
Procès-verbaux des limites entre les terres de la Couronne et les seigneuries.....	12
Spécifications de lots de ville et de townships.....	46
Transports examinés et entrés.....	1025
Rapports d'agents examinés.....	1173
Comptes courants.....	78
Etats des montants mis à la disposition des comtés pour améliorations publiques en vertu de la 16e Vict. c. 159 Section 14.....	42
Etats pour la Législature et le livre bleu.....	78
Rapports au Conseil, etc.,.....	1539
Lettres écrites.....	6850
Notes d'arpentage, rapports, lettres etc., copiés.....	6716
Rapports, registres, transports etc.,.....	2223
Cédules des terres de la Couronne, du clergé et des écoles fournies aux agents des bois et forêts.....	741
Etats requis par la 16 Vict. Cap. 159, Section 24.....	127

Cet état ne peut faire voir qu'imparfaitement la quantité d'ouvrage exécuté durant l'année, il est impossible toutefois d'être plus explicite; beaucoup de temps est employé en examens et recherches, ainsi qu'à répondre aux demandes verbales d'information. Un seul officier a donné durant l'année 9000 réponses verbales, et a tenu notes par écrit des demandes et réponses. Les autres officiers n'ont tenu aucun mémoire des informations fournies par eux.

JOSEPH CAUCHON,

Commissaire des T. de la C.

APPENDICE O.

ETATS DES DEVOIRS EXTRA.

POUR LA PROVINCE EN GENERAL.

Il a souvent été fait des remarques sur le coût des arpentages, de l'administration et des ventes des terres publiques par le Département des Terres de la Couronne, et des comparaisons très injustes ont été faites entre le département et la compagnie du Canada, et autres compagnies de terres dont les devoirs sont restreints à la vente des terres.

Dans le Département des Terres de la Couronne, l'arpentage et la vente des terres ne forment qu'une partie bien minime des devoirs à remplir comme on peut le voir par l'état suivant des devoirs extra qui lui ont été imposés par la Législature, ou qui résultent de ce que le département est le bureau de record des arpentages et des concessions, tels que :

1. Examiner et faire rapports sur les réclamations des militaires, des miliciens et des U. E. et sur les concessions gratuites ainsi que sur prétentions contraires des occupants.
2. Répondre aux demandes verbales d'information touchant les concessions, etc.
3. Préparer des états annuels des terres décrites pour patentes pour es trésoriers de district. Ce qui est un ouvrage considérable et qui demande beaucoup de soin ; une erreur dans ces rapports peut occasionner la vente illégale de terre pour taxes.
4. Enregistrer les transports de Terres de la Couronne, du Clergé et des Ecoles.
5. Emaner les inscriptions pour terres ; ce qui a augmenté considérablement l'ouvrage et la responsabilité du bureau, et à en même temps diminué de beaucoup le montant des deniers perçus.
6. Préparer des copies des plans originaux des villes et des townships dans le Haut Canada, pour les conseils municipaux.
7. do do dans le Haut et le Bas Canada, pour les agents de district.
8. Préparer des copies des plans de tous les townships dans le Haut et le Bas Canada, sur échelle réduite, pour les inspecteurs des Réserves du Clergé, et y indiquer ces réserves.
9. Préparer des copies de plans de toutes les villes et townships dans le Canada pour les régistateurs de comté, en vertu de la 9e Vic. Cap. 34.
10. Préparer des rapports de toutes les terres dans la Province qui ont été patentées, avec les noms des concessionnaires et la date des Lettres Patentés, pour les Régistateurs de comté, en vertu du même acte.
11. Copier les notes originales et rapports d'arpentage des villes et townships dans chaque section de la Province, pour les Régistateurs de comté en vertu de la 12e section de la 12e V. c. 31. Cet ouvrage avait été discontinué en 1853, mais a été repris en 1856 pour les archives du Bureau.

12. Examiner les plans et les livres fournis par les compagnies de chemin de fer en vertu de l'Acte des 14 et 15 V. c. 51. Le calcul de l'étendue de toutes les terres prises pour des objets de chemin de fer forme partie de ce travail.

13. Compiler des tableaux annuels des personnes arriérées soit pour principal soit pour intérêt, sur ventes des Terres de la Couronne, du Clergé ou des Ecoles.

14. Répandre aux lettres et aux demandes verbales touchant les arpentages originaux des villes et des townships de la Province.

15. Surveiller les arpentages municipaux en vertu de la 12 V. c. 35, Sections 26 et 31, et de la 18 V. c. 83, Section 8.

16. Fournir au public copies des plans et des notes des arpentages originaux des townships et des villes.

17. Préparer des états pour la Législature.

18. Examiner les listes des terres annoncées en vente par les municipalités de comté dans le Bas Canada, pour arrérages de taxes, et conduire la correspondance qui s'y rattache.

19. Préparer les descriptions des limites des cités, villes et villages dans le Haut Canada en vertu des Actes municipaux.

20. Arpentage des Réserves des Sauvages sur les Lacs Huron et Supérieur.

21. Examiner les rapports des arpentages des terres des sauvages faits en vertu d'instructions émanées du Département des Sauvages.

22. Copier les plans de ces arpentages.

23. Préparer les descriptions et les Lettres Patentes des terres vendues par le Département des Sauvages.

24. Préparer des tableaux pour les municipalités de comté et de township du Bas Canada.

25. Préparer des états des sommes auxquelles chaque comté a droit pour améliorations publiques, en vertu de la 14e Section de l'Acte des Terres.

POUR LE BAS CANADA.

26. Préparer les plans d'arpentage pour octrois de lots de grève et en eau profonde dans les Ports de Québec et de Montréal, et plus particulièrement le long de cette partie du fleuve St. Laurent où se fait sentir la marée. Pour cet objet il est nécessaire de conserver des plans très minutieux du Port de Québec, afin de prévenir le conflit des concessions avec les droits des propriétaires riverains.

27. Définir les limites des Seigneuries et des Terres de la Couronne avoisinantes.

28. Copies des plans, arpentages, notes d'arpentage des propriétés appartenant à la Couronne, comme réserves publiques ou militaires, dans les cités et les villes du Bas Canada, dont les originaux forment partie des archives du Département.

29. Copies des plans d'arpentage de la Seigneurie de Lauzon, achetée de feu Sir John Caldwell.

30. Adjudication et correspondance dans les deux langues au sujet des réclamations pour terres dans le District de Gaspé en vertu des Statuts passés avant et après l'Union des Provinces.

31. Copies de plans préparés pour les agents locaux.

32. Descriptions et plans pour Lettres Patentes de commutation des Seigneuries en franc alevu roturier en vertu de l'Acte impérial 6 Geo. IV c. 9, et de l'Acte dit "*Trade Act.*"*

33. Descriptions en langue française des limites des paroisses et des villages dans les Seigneuries d'après les rapports des Commissaires nommés en vertu de la 2 V. c. 29, requises pour les proclamations érigeant civilement les dites paroisses et villages.

34. Correspondance dans les deux langues et rapports au conseil sur demandes et requêtes d'associations dans le Bas Canada, pour l'établissement et la colonisation des terres publiques dans cette section de la Province.

35. Correspondance dans les deux langues et préparations des instructions pour la vérification de l'arpentage des terres dans les townships en vertu de la 20 Section de l'Acte des Terres.

36. Préparation de plans et rapports, souvent très volumineux, sur renvois faits par le chef du Gouvernement, au sujet des limites en litige entre le Canada et la Province voisine en connexion avec la question récemment réglée des limites entre le Bas Canada et les Etats Unis.

37. Préparation de rapports et tableaux au sujet des Iles de la Magdelaine.

BIENS DES JÉSUITES.

L'administration des Biens appartenant autrefois au ci-devant Ordre des Jésuites dans cette Province; ces Biens comprennent six grandes Seigneuries, à part de plusieurs petits *fiefs* et *rotures* et autres propriétés dans la ville de Québec. Ils étaient autrefois administrés par un commissaire nommé spécialement par le Gouvernement, mais ils furent en 1847 placés sous le contrôle du Département.

La perception des rentes et lods et ventes est confiée à des agents locaux (au nombre de quatre) sous le contrôle de ce Bureau.

LAUZON.

L'administration de la Seigneurie de Lauzon acquise de la succession de feu Sir John Caldwell. Durant le séjour du Gouvernement à Québec, l'agence de cette Seigneurie se faisait directement par le Département; cependant depuis 1856, un agent a été nommé. Cet agent est sous le contrôle du Bureau, et correspond constamment avec lui.

DOMAINE DE LA COURONNE.

Censives et papiers terriers.

L'administration des censives dans le Bas Canada appartenant à Sa Majesté, comme Souveraine, consistent des censives de Québec et Trois Rivières; la première comprend la plus grande partie de la Cité de Québec et partie de la Banlieue, le tout sous le contrôle d'un agent spécial auquel

* NOTE—L'Acte Seigneurial de 1854, 18 V. c. 111, (avec ses amendements) fonctionne actuellement comme rappel de cette loi.

est confié (sous la direction du Département) la garde des documents appartenant au Bureau dit Bureau du *Papier Terrier*, ainsi que la perception du *Quint*, dû sur ventes avant la passation du statut provincial qui l'abolit.

Lots de grève et lots en eau profonde.

Rapports et autres démarches nécessaires pour l'émanation des octrois de lots de grève et en eau profonde dans le Bas Canada. L'agent de Lauzon est en même temps surintendant des lots de grève et en eau profonde dans le Port de Québec

COMMUTATION.

La mise à effet des commutations des terres seigneuriales dans les Seigneuries de la Couronne, en vertu de l'acte 10 et 11 V. c. 11.

EN GÉNÉRAL,

Relativement aux Biens en dernier lieu mentionnés.

Ces Biens et le Domaine mentionnés dans les sections précédentes sont sous la direction d'une branche particulière du Département établie en 1847, et requièrent les services constants de deux ou trois clercs en sus du travail que la préparation des nombreuses descriptions et plans qui sont nécessaires imposent à la Branche Est du Département. Toutefois une partie bien minime du temps de cette branche est occupée à la vente des terres vacantes dans la Seigneurie de Lauzon ou appartenant aux Biens des Jésuites. Les divers devoirs que cette branche a à remplir sont trop nombreux pour être détaillés, mais les suivants peuvent être énumérés :
Tenue des comptes des diverses propriétés.

“ des divers agents.

“ avec les concessionnaires, et les personnes qui ont des moulins et autres propriétés à bail, et celles qui sont endettées pour commutation, etc.

Correspondance (*dans les deux langues*) et rapports sur demandes de baux ou d'achat.

“ (*dans les deux langues*) et rapports sur demandes pour rémission d'arrérages.

“ au sujet de la perception des rentes etc., et des arrérages.

“ sur demandes pour concessions de lots de grève et en eau profonde.

“ généralement sur tout ce qui se rattache à l'administration de ces propriétés.

“ surtout ce qui se rattache aux mines dans le Bas Canada, aux baux des pêches de loups marins, et des pêcheries généralement.

Rapports et tableaux annuels requis par Actes du Parlement.

Préparations de listes hebdomadaires des propriétés dans les Seigneuries appartenant à la Couronne, saisies par le Shérif et annoncées dans la *Gazette du Canada*, et correspondance avec les agents afin de sauvegarder les intérêts de la Couronne.

ETAT des Lettres reçues et écrites, et des Clercs employés dans la Branche des BIENS DES JÉSUITES ET DU DOMAINE DE LA COURONNE, au Bureau des Terres, en 1856.

Lettres reçues.....	745
“ écrites.....	637
Clercs employés.....	3 pendant partie de l'année, et 2 durant le reste.

Branche des Biens des Jésuites,
30 Janvier, 1857.

Les devoirs additionnels détaillés dans l'Etat qui précède absorbent, en proportion des autres branches du Département, deux tiers à peu près du temps des employés, ne laissant qu'un tiers pour les devoirs à remplir dans les matières d'arpentage et la vente des terres publiques.

Dans tous Actes de la Législature requérant des services spéciaux, le coût de tels services devrait y être stipulé, et non (comme ci-devant) ajouté aux dépenses générales du Département des Terres de la Couronne.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 30 Janvier, 1857.

APPENDICE P.

R A P P O R T

DE

LA BRANCHE DES BOIS ET FORETS,

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Comprenant le revenu provenant des Licences accordées, Coupe des Bois
et des Glissoires du Gouvernement, avec les transactions du
Surintendant du Département des Mesureurs de Bois,

POUR L'ANNEE 1856.

P R E M I E R E P A R T I E .

REVENUS provenant des Licences accordées et de la coupe des Bois dans les Territoires suivants :

Territoire de l'Ottawa Supérieure.....	A. J. Russell, Agent.
Ontario “	J. F. Way, “
Ottawa Inférieure “	C. E. Belle, “
St. Maurice “	O. Wells, “
St. Francis “	G. J. Nagle, “
Saguenay “	Geo. Duberger, “
Madawaska “	S. V. Larue, “
Peninsule du Territoire du Canada Ouest,.....	N. Hammond, “
Territoire de Huron et Supérieur,.....	A. W. Powell, “
Territoire du Bas St. Laurent.....	Chs. R. Dubé, “
do de La Baie des Chaleurs.....	Jos. N. Verge, “

TERRITOIRE DE L'OTTAWA SUPERIEURE.

A. J. RUSSELL, Agent,

BOIS ET FORETS.

RAPPORT des Licences accordées et des Droits provenant des divers Territoires pendant l'année 1856.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des Rentes Foncières.	LOCALITÉS.
LE DUCHÉ DE BRITTOIRE DE L'OTTAWA SUPÉRIEURE.					
A. J. Russell, Agent.					
D. T. Browne.....	1856. Jul. 1	1	12 $\frac{1}{2}$	£ 1 12 1	d. Township de Darling.
do	do	2	25	3 2 6	do do
Chaffey & Cie.....	do	3	18	2 5 0	do Bagot.
S. A. Huntingdon.....	2	4	1 $\frac{1}{2}$	9 6 8	do Oso.
John Egan.....	5	5	6	1 0 0	do de l'Isle aux Allumettes.
do	8	6	25	3 2 0	Rivière Bonnechère.
do	do	7	25	3 2 6	do do
do	do	8	29	7 5 0	do do
do	do	9	32	4 0 0	do do
do	do	10	30	7 10 0	Rivière du Petit Madawaska.
do	do	11	50	6 5 0	do Bonnechère.
do	do	12	50	6 5 0	do Madawaska.
John Egan & Cie.....	do	13	50	6 5 0	do de la Baie Egan do.
John Egan.....	do	14	50	6 5 0	do do
do	do	15	50	12 10 0	do do
do	do	16	40	5 0 0	Rivière Noire.
do	do	17	18 $\frac{1}{2}$	2 5 6	do do
do	do	18	15	1 17 6	Rivière à eau profonde.
do	do	19	24	3 0 0	do do
do	do	20	10	2 10 0	do do

do	9	21	16	8 0 0	Rivière Bonnechère, Admaston et Bromly.]
do	do	22	29	3 12 6	Rivière Bonnechère.
do	do	23	18	2 5 0	do do
do	do	24	15	1 17 6	do do
do	do	25	5	4 0 0	do do
do	do	26	19 $\frac{1}{2}$	2 8 0	Rivière Chalk.
do	do	27	20	5 0 0	Township de Blithfield.
do	do	28	14 $\frac{1}{2}$	3 13 4	do Sherbrooke et Oso.
do	do	29	12 $\frac{1}{2}$	6 5 0	do Clarendon.
do	do	30	18 $\frac{1}{2}$	4 11 2	do Onslow.
do	do	31	13 $\frac{1}{2}$	3 7 6	do Hull, Eardley, Masham, Wakefield.
do	do	32	6 $\frac{1}{2}$	2 0 0	do Masham.
do	do	33	18	9 0 0	do Clarendon.
do	do	34	22 $\frac{1}{2}$	2 17 1	do Masham.
do	do	35	14	1 15 0	do Onslow.
do	do	36	19	2 7 6	do Masham.
do	do	37	42	5 6 0	do Low et Rivière Gatineau.
do	do	38	35	4 7 6	Slag Creek, Gatineau.
do	do	39	33	4 2 6	Rivière Péche.
do	do	40	27	3 7 6	do do
do	do	41	27	3 7 6	Rivière Gatineau.
do	do	42	11	12 16 8	Township de Bristol.
do	do	43	26	3 5 0	do Bagot.
do	do	44	13	1 12 6	do do
do	do	45	2	2 0 0	do Pakenham.
do	do	46	25	3 2 6	do Palmerston.
do	do	47	24	3 0 0	do do
do	do	48	23	3 2 6	do do
do	do	49	18 $\frac{1}{2}$	9 5 0	do Dalhousie.
do	do	50	11 $\frac{1}{2}$	11 3 4	do Olden.
do	do	51	9	2 5 0	do Sherbrooke N.
do	do	52	28	7 0 0	do Rivière Sweyo.
do	do	53	37	4 12 6	do Rivière à eau profonde et Baie Oiseau.
do	do	54	20	2 10 0	Baie McGillvray, Rivière Noire.
do	do	55	25	12 10 0	Rivière Quyon.
do	do	56	25	12 10 0	do do
				268 14 7	
				1287 $\frac{1}{2}$	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licenses accordées, &c.,—(Continué.)

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles quarrés.	Montant des Rentes Foncières		LOCALITÉS.
				£	d.	
Rapporté de l'autre part.....	1856		1,287½	288	14	7
John Egan.....	Août 15	57	42½	5	6	3
do.....	do	58	50	6	5	0
John Egan & Cie.....	do	59	47	5	17	6
Samuel Dickson.....	18	60	22	2	15	0
do.....	do	61	2	1	0	0
do.....	do	62	4	1	0	0
Isabella Haggart.....	do	63	6½	1	0	0
Alexander Suedden.....	23	64	19½	2	8	9
John Browne.....	Sept. 15	65	8½	4	5	0
do.....	do	66	5½	4	0	0
do.....	do	67	20	2	10	0
do.....	17	68	6	1	0	0
D. & G. Moore.....	Oct. 6	69	14	1	15	0
R. W. Cruise.....	9	70	5	2	0	0
A. McArthur.....	do	71	24	3	0	0
do.....	do	72	24	3	0	0
do.....	do	73	50	6	5	0
Alexander Horne.....	do	74	2	1	0	0
do.....	do	75	1	1	0	0
do.....	do	76	7½	4	0	0
Jas. Hubbell.....	do	77	17½	2	3	9
Alexander McLaren.....	do	78	16	2	0	0
do.....	do	79	1½	1	0	0
do.....	do	80	40	5	0	0

do.....	do	81	40	5	0	0
Rivière Gainneau.....	do	82	47	5	17	6
Township Litchfield.....	do	83	3½	4	0	0
Rivière Pelawawee.....	do	84	50	6	5	0
Township Lanark.....	do	85	6	1	0	0
do Darling.....	do	86	4	1	0	0
do Lavant.....	do	87	5	1	0	0
Rivière Gaitneau.....	do	88	24	3	0	0
Township Wakefield.....	do	89	24	3	0	0
do Oso.....	do	90	7½	1	0	0
do Oso.....	do	91	4	1	0	0
Rivière Bonnechère.....	do	92	27	3	15	0
Township Oiden.....	do	93	15	2	0	0
do Sherbrooke S.....	do	94	2	1	0	0
do Oiden, Oso.....	do	95	5½	1	1	5
Baget.....	do	96	10	1	0	0
do Waltham.....	do	97	6	1	0	0
do Oso et Oiden.....	do	98	5	1	0	0
Otawa, Rivière Noire.....	do	99	12½	1	11	3
Waltham et Chichester.....	do	100	14	2	10	0
Isle au Calumet.....	do	100½	10	7	0	0
Rivière Bonnechère.....	do	101	14	5	12	6
do Noire.....	do	102	45	6	5	0
do Quyon.....	do	103	50	25	0	0
do à eau profonde.....	do	104	20	10	0	0
do Noire.....	do	105	20	10	0	0
do York, Madawaska.....	do	106	15½	15	14	8
Rivière Madawaska.....	do	107	50	25	0	0
do.....	do	108	50	25	0	0
do.....	do	109	46	23	0	0
do.....	do	110	44	1	0	0
Township Lanark.....	do	111	28½	1	0	0
Dalhousie.....	do	112	4½	1	0	0
do Litchfield et ses profondeurs.....	do	113	4½	2	12	6
do Lavant et Dalhousie.....	do	114	21	6	5	0
Rivière du Moine.....	do	115	25	6	5	0
Joha Egan.....	Dec. 8		2459½	556	9	3

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des Rentes Foncières.	LOCALITÉS.
Rapporté de l'autre part.					
John Egan.....	1856.		2,459 $\frac{3}{4}$	£ s. d.	
do	Déc. 8	116	39	4 17 6	Rivière du Moine.
do	do	117	15	1 17 6	do
do	do	118	50	12 10 0	do
do	do	119	42 $\frac{3}{4}$	49 11 8	do
John Egan & Cie.....	do	120	8	9 6 8	do
John Egan.....	do	121	42	10 10 0	Rivière Ottawa.
do	do	122	18	9 0 0	do
do	do	123	21	2 12 6	Rivière du Moine.
do	do	124	40	5 0 0	do
E. Cameron.....	1857, do	125	2	2 0 0	Township Sherbrooke Sud.
George Bryson.....	Janv. 15	126	9	1 2 6	do Mansfield.
do	16	127	8	1 0 0	do
do	do	128	20	2 10 0	do
do	do	129	8	1 0 0	do
do	do	130	9	1 2 6	Rivière Noire.
do	22	131	7	1 0 0	Township Sherbrooke Sud.
Moorehouse & Dodds.....	do	do	9	1 2 6	Township Mansfield et Rivière Noire.
Hiram Colton.....	do	do	2	1 0 0	Township Bagot.
George Rochester.....	do	do	17 $\frac{1}{4}$	2 4 2	do
do	do	do	2	1 0 0	do
M. Daniels & Cie.....	do	do	2	3 0 0	do Oso.
David Moore.....	do	do	24	3 0 0	Rivière Ottawa.
do	do	do	48	6 0 0	do

do	do	do	20	2 10 0	do Chalk.
William Hurdman.....	do	do	9	2 5 0	Rivière Coulonge.
G. W. Osborne.....	do	do	50	6 5 0	Rivières Coulonge et Noire.
do	do	do	30	3 15 0	Township de Pakenham et Fitzroy.
Hilliard & Dickson.....	do	do	12	1 10 0	do Ottawa et Chichester.
John Popeave.....	do	do	26	3 5 0	Rivière Matawin.
Jas. S. Johnston.....	do	do	9	10 10 0	Amable du Fond.
do	do	do	36	42 0 0	Township d'Oso.
J. M. G. Hall.....	do	do	11 $\frac{1}{2}$	1 8 9	Township d'Ouden.
do	do	do	14	16 6 8	Rivière Petewawee.
do	do	do	32 $\frac{1}{2}$	8 0 0	do
Robert Skead.....	do	do	32	8 0 0	do
do	do	do	15	1 17 6	do
do	do	do	32	16 0 0	Township Lavant.
do	do	do	32	2 8 9	do
do	do	do	19 $\frac{3}{4}$	2 8 9	do
do	do	do	10	1 5 0	Rivière Sveyo.
do	do	do	10	2 10 0	do Madawaska.
Stubbs & Kenny.....	do	do	48	24 0 0	do
Geo. & W. Aird.....	do	do	43	6 0 0	do
do	do	do	24	3 0 0	do
do	do	do	15 $\frac{1}{2}$	1 19 2	Rivière à eau profonde et Sheen.
J. & D. Bell.....	do	do	10	1 5 0	Rivière Chalk.
do	do	do	50	6 5 0	Rivière Ottawa et Maganissippi.
do	do	do	50	6 5 0	do
do	do	do	22 $\frac{3}{4}$	2 16 3	do
do	do	do	45	5 12 6	do
do	do	do	25	3 2 6	do
do	do	do	8	2 0 0	do
Playfair & Lees.....	do	do	7	2 0 0	Maganissippi.
do	do	do	3 $\frac{1}{2}$	8 0 0	Township de Stafford.
do	do	do	8	4 0 0	Bathurst.
do	do	do	8	4 0 0	Ouden.
James Walker.....	do	do	8	1 0 0	Sherbrooke S.
William Moffatt.....	do	do	50	12 10 0	Rivière Chalk.
do	do	do	50	12 10 0	do
do	do	do	50	58 6 8	do
Supple & Moffat.....	do	do	50	58 6 8	do
do	do	do	do	do	do
				1034 14 8	
				3,841 $\frac{3}{4}$	

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des Rentes Foncières.	LOCALITÉS.
Rapporté de l'autre part.....			6,121 ³ / ₄	£ s. d. 2584 15 6	
J. W. McLean.....			2 ³ / ₄	1 0 0	Township d'Eardloy.
Henry Thomas.....			40	5 0 0	Rivière Madawaska.
do.....			26	3 2 6	do
do.....			15	1 17 6	do
do.....			8	1 0 0	do
H. Mann.....			14	1 15 0	Township de Blythefield.
Wm. Morris.....			20	2 10 0	Rivière Patewawee.
do.....			39	4 17 6	do
do.....			50	6 5 0	do Madawaska.
Seymour, Whitney & Cie.....			50	6 5 0	Rivière Noire.
H. Mullholland.....			20	5 0 0	do
do.....			45	11 5 0	do
Edmund Griffin.....			50	6 5 0	Rivière Meganissippi.
Joseph Aumond.....			25	12 10 0	do Patewawée.
do.....			8	2 0 0	do
do.....			48	10 0 0	do
do.....			20	6 0 0	Ottawa.
do.....			50	12 10 0	do
do.....			50	12 10 0	do
do.....			25	3 2 6	Jean de Terre.
do.....			20	10 0 0	Rivière Ottawa.
Wood, Petry, Poitras & Cie.....			20	5 0 0	Rivière à eau profonde.
do.....			36	9 0 0	Rivière Madawaska.

do.....	25	3	2	5	0	Rivière Noire.
do.....	50	6	5	0	0	do
do.....	50	3	2	6	6	do
do.....	50	12	10	0	0	Rivière du Moine.
do.....	50	12	10	0	0	do
do.....	27 ³ / ₄	6	17	6	6	Patewawee.
do.....	50	6	5	0	0	do Coulongre.
do.....	15	1	17	6	6	do Bonnechère.
do.....	15	3	15	0	0	do Rivière Noire.
do.....	30	7	10	0	0	do
do.....	41	10	5	0	0	Rivière Désert.
do.....	41	47	16	8	8	do
do.....	25	3	2	6	6	Lac Ste. Marie.
do.....	20	10	0	0	0	Rivière Désert.
do.....	40	10	0	0	0	do St. Joseph Gatineau.
do.....	22	5	10	0	0	do Contuagana.
do.....	38	4	15	0	0	do Pikaouck.
do.....	14	1	15	0	0	do
do.....	50	12	10	0	0	do
do.....	50	6	5	0	0	do
do.....	30	3	15	0	0	Baie Bazebaznu.
do.....	50	6	5	0	0	do
do.....	41 ³ / ₄	5	3	9	9	Rivière Gatineau.
do.....	28	14	0	0	0	Baie Bazebazna.
do.....	50	6	5	0	0	Rivière Gatineau.
do.....	50	6	5	0	0	do
do.....	50	25	0	0	0	do
do.....	25	3	2	6	6	do
do.....	50	12	10	0	0	do
do.....	10	6	0	0	0	do
do.....	2	1	0	0	0	Township de Hull.
do.....	15	15	0	0	0	Baie de Philemon.
do.....	50	50	0	0	0	Baie du Sable.
do.....	24	3	0	0	0	Rivière Gatineau.
do.....	8	2	0	0	0	Musham & Wakefield.
Porté en l'autre part.....	8,053 ³ / ₄	3083	15	11	11	

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles, carrés.	Montant des Rentes Foncières.	LOCALITÉS.
Rapporté de l'autre part.....			3,053 $\frac{1}{2}$	£ s. d. 3,093 15 11	
Gilmour & Cie.....			45	0 0	Lac Pakatostkin.
do			9 $\frac{1}{2}$	2 7 6	Baye Stag Gatineau.
do			8	4 0 0	Rivière Pachagan do
do			25	3 2 6	Lac aux Poissons do
do			50	12 10 0	Rivière Baskaton g
do			23	2 17 6	do Pickanook.
do			11	1 7 6	do do
do			25	3 2 6	do do
do			20	2 10 0	do do
do			32	16 0 0	do do
do			4	1 0 0	do do
do			36	9 0 0	Township de Wakefield.
do			2	9 6 8	Profondeurs de Lichfield.
Jas. Gilmour.....			17	4 5 0	Township do
A. Gilmour.....			50	58 6 8	Rivière Jean de Tene.
Gilmour & Cie.....			25	25 0 0	do Madawaska.
do			25	25 0 0	do do
do			25	25 0 0	do do
do			50	58 6 8	do Mississippi.
do			25	29 3 4	do do
Wadsworth & Porter.....			50	58 6 8	do do
do			50	2 10 0	do Madawaska.
Gilmour & Cie.....			20	10 0 0	do do
do			40	10 0 0	do do
do			25	29 3 4	do do

do			40	5 0 0	do do
A. Gilmour.....			50	6 5 0	Highland Creek.
do			50	6 5 0	Rivière Madawaska.
do			45	5 12 6	do do
John Gilmour.....			50	25 0 0	Rivière Petowawee.
Jas. Gilmour.....			50	25 0 0	do do
David Gilmour.....			50	6 5 0	do do
do			50	25 0 0	do do
A. Gilmour.....			17 $\frac{1}{2}$	20 8 4	Petowawee & Ottawa.
do			12 $\frac{1}{2}$	14 11 8	do do
John Gilmour.....			42	5 5 0	River Petowawee.
A. Gilmour.....			50	6 5 0	do Contouge.
do			50	12 10 0	do do
Gilmour & Cie.....			25	3 2 6	do do
A. Gilmour.....			45	5 12 6	do do
do			50	6 5 0	do do
do			25	29 3 4	do do
do			25	29 3 4	do Mississippi.
do			25	29 3 4	do do
do			25	29 3 4	do do
do			40	46 13 4	do do
do			25	29 3 4	do do
Gilmour & Cie.....			40	40 0 0	do do
James Shead.....			10	11 13 4	Ottawa et Chichester.
Gilmour & Cie.....			36	36 0 0	Rivière Amable du Fond.
A. Gilmour.....			25	29 3 4	Ottawa & Mattawa.
do			8	9 6 8	Ottawa.
do			20	23 6 8	do do
do			25	12 10 0	do do
do			25	6 5 0	do do
R. W. Cruice.....			25	29 3 4	do do
A. Gilmour.....			25	3 2 6	Rivière Noire.
do			48	6 0 0	Rivière Scoolamata.
Gilmour & Cie.....			13	1 12 6	do Madawaska.
do			18	4 10 0	Rivière Madawaska.
do			50	6 5 0	do do
Porté en l'autre part.....			993 $\frac{1}{2}$	4110 17 7	

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
Rapporté de l'autre part.					
Gilmour & Cie.			9931 ² / ₅	£ s. d. 4110 17 7	
do			50	6 5 0	Rivière Madawaska.
do			40	5 0 0	do
do			50	58 6 8	do
James Skead			50	58 6 8	do
do			42	42 0 0	Madawaska & Mississippi.
do			26	25 0 0	Madawaska.
do			11	12 16 8	Madawaska & Bonnechère.
Dawson, Skead & McKey			50	50 0 0	Matawa.
do			30	30 0 0	do
do			50	12 10 0	do
James Skead			50	25 0 0	Amable Dufond.
do			50	25 0 0	do
Dawson & Skead			41	47 16 8	Ottawa & do
A. Gilmour			50	6 5 0	Coulange.
do			25	29 3 4	do
do			34	39 13 4	do
do			50	50 0 0	do
do			50	50 0 0	do
W. E. Chamberlain			28 ³ / ₄	33 5 0	Matawin.
Robt. Kenny			20	23 6 8	Coulange.
do			20	23 6 8	do
J. A. Huntington			20	2 10 0	Petewawee.
do			10	1 5 0	do
Muir Ewen & Cie.			16	2 0 0	Ile Allumette.

Moffatt	50	6 5 0	Rivière Ottawa.
Wood, Petty, Poitras & Cie	50	27 0 0	do
J. P. Moffatt	34	15 0 0	Ottawa & Chichester.
do	7	1 0 0	Rivière Chalk.
McKey & Robertson	12	1 10 0	Rivière Madawaska.
do	30	3 15 0	do
do	30	7 10 0	do
Wm. McKey	50	6 5 0	do
A. Austin	40	10 0 0	Ottawa.
do	24	6 0 0	do
Joseph Aumond	16	8 0 0	Township d'Osgood.
W. B. Cumming	25	3 2 6	Rivière Ottawa.
Wm. Craig	3	1 0 0	do
P. P. Harris	8	8 0 0	Centugnaniè.
do	13 ¹ / ₄	13 13 4	Pickanock.
do	11	11 0 0	Blue Sea Creek.
do	43	5 7 6	do
do	43	5 7 6	do
do	50	6 5 0	Rivière Desert.
do	50	12 10 0	do
do	25	3 2 6	do
do	50	25 0 0	Geebo Creek.
do	50	25 0 0	Rivière à l'Aigle.
do	30	7 10 0	do
do	50	12 10 0	do
do	50	25 0 0	do
do	50	6 5 0	do
do	36	18 0 0	do
do	50	50 0 0	Baie de la Tortue.
do	25	6 5 0	Rivière à l'Aigle.
do	50	12 10 0	Tomasine do
do	50	12 10 0	do
do	25	6 5 0	Old Woman's Creek.
do	7	2 0 0	Township de Hull.
Roderick Ryan	25	12 10 0	Rivière Ottawa.
McCoy & Adams	4 ³ / ₄	4 0 0	Township d'Oso.
Porté en l'autre part.			
	11962 ¹ / ₂	5157 12 7	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées, &c.—(Continué.)

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des Rentes Foncières.	LOCALITÉS.
				£ s. d.	
Rapporté de l'autre part			11962½	5157 12 7	
Roderick Ryan			113	13 8 4	Rivière du Moine.
Michael Cullen			27	3 7 6	do
J. Smith			50	12 10 0	Rivière Montréal.
do			25	12 10 0	do
J. L. McDougall			19	4 15 0	Township d'Admaston.
do			123	6 5 0	do
do			10	5 0 0	do
Cameron & McCauley			25	6 5 0	Rivière Ottawa.
Masson, Bruyère & Cie.			8	4 0 0	do
Catherine McCauley			25	6 5 0	} Maguissippi.
do			5	5 16 8	do
do			16	8 0 0	do
do			20	23 6 8	Ottawa.
Masson, Bruyère & Cie.			14	3 10 0	P lewawée.
D. McArthur			17	2 2 6	Township de Wakefield.
Joseph Leuk			1	4 0 0	Earley.
John Eran			173	20 8 4	Rivière Bonnehère.
McKay Frères			50	25 0 0	Jean de Terre.
do			20	10 0 0	do
do			273	13 15 0	do
Hugh Carmichael			43	1 0 0	Township Lichfield.
do			26	4 0 0	Westmeath.
do			17	2 2 6	Ross.
do			50	50 0 0	Lac Temiscamingue.
do			46	5 15 0	Rivière Coulonge.
do			453	53 1 8	do
do			31	7 15 0	do
do			50	12 10 0	do
do			50	6 5 0	do
do			50	6 5 0	do
do			50	6 5 0	do
do			50	6 5 0	do
Leonard, Snerwood & Cie.			25	29 3 4	Lac Temiscamingue.
Gilmour & Cie.			6	4 0 0	Rivière Chalk.
N. S. Blasdel			35	8 15 0	Rivière Petewawée.
B. McConnell			20	5 0 0	do Matawin.
do			30	3 15 0	do Ottawa.
do			24	3 0 0	Rivières Ottawa & Chalk.
R. McConnell			18	4 10 0	Rivière Chalk.
do			36	4 10 0	do Ottawa
John Supple			23	1 0 0	Township de Stafford.
do			5	1 0 0	do Wilberforce & R. au Serpent.
do			31	3 17 6	Rivière des Sauvages.
do			23	2 17 6	do
do			35	4 7 6	Ottawa & Petewawée.
do			15	1 17 6	Rivière des Sauvages.
do			50	12 10 0	Rivière du Moine.
do			15	17 10 0	Rivière Chalk.
do			31	3 17 6	Rivière Petewawée.
R. McConnell			35	4 7 6	Lac Temiscamingue.
do			50	6 5 0	Rivières Ottawa & Jacko.
do			50	6 5 0	do
S. J. Dawson			50	6 5 0	Lac Temiscamingue.
do			50	6 5 0	Rivière Montréal.
Hamilton Frères			10	2 10 0	Rivière Gainean.
do			39	7 6 3	do
do			39	7 6 3	do
do			39	4 17 6	do
do			39	4 17 6	do
do			25	12 10 0	do
do			25	6 5 0	do
Porté en l'autre part			13661½	5685 12 7	

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.		LOCALITES.
				£ s. d.	7	
Rapporté de l'autre part.....			1366½	5685	12 7	
Hamilton Frères.....			4	1	0 0	Rivière Gatineau.
do			50	25	0 0	do
do			50	25	0 0	do
do			50	25	0 0	do
do			6½	4	0 0	do
Anthony Cullen.....			25	12	10 0	do
do			16	4	0 0	do
Peter Ayley.....			17½	4	7 6	do
do			50	25	0 0	Madawaska.
do			50	25	0 0	do
do			50	25	0 0	do
Andrew Leamy.....			50	6	5 0	Gatineau.
do			4	2	0 0	do
do			50	12	10 0	do
C. & R. McDonell.....			14	1	15 0	do
do			50	6	5 0	Bonnechère.
do			30	3	15 0	do
do			40	5	0 0	do
do			35	17	10 0	do
do			15	3	15 0	Rivière Noire.
do			50	12	10 0	do
Wood, Peiry, Poitras & Cie.....			50	6	5 0	Rivière Sweyo.
C. & R. McDonell.....			35	4	7 6	Coulouge.
do			50	6	5 0	Rivière Noire.

do	50	0	do	do
do	50	6	do	Bonnechère & Wilberforce.
Alex. McDonell.....	22	15 0	do	do
do	32	8 0	Rivière	Petawawee.
do	50	6 5 0	do	do
do	25	3 2 6	do	do
do	25	3 2 6	do	do
R. McDonell.....	10	5 0 0	do	do
Alex. McDonell.....	10	5 0 0	Township	d'Onslow.
N. Inglis.....	1	1 0 0	do	de Westmeath.
W. Finlay.....	6	1 0 0	do	de l'Île Allumette.
do	6	1 0 0	do	do
do	4	1 0 0	do	do
D. McLachlin.....	4	1 0 0	McNab.	
do	15	1 17 6	Rivière	Ottawa.
J. & D. Bell.....	15	1 17 6	do	Petawawee.
E. McGillevetay.....	14	1 15 0	Township	de Ross.
do	10	1 5 0	do	de Clarendon.
do	12	1 10 0	do	de Horton.
do	16	2 0 0	Rivière	Bonnechère.
do	25	3 2 6	do	Ottawa.
Hugh Carmichael.....	4	1 2 0	Township	de Westmeath.
Wm. Hamilton.....	25	3 2 6	Lac	Temiscamingue.
James Skead.....	6	1 0 0	Township	de Sherbrooke S.
N. Burwash.....	1	1 0 0	do	de Bristol.
Bernard Hynes.....	1	1 0 0	Rivière	Ottawa.
John Dunlop.....	12	1 10 0	do	do
A. H. Dunlop.....	20	2 10 0	Rivière	des Sauvages.
A. H. Dunlop.....	20	2 10 0	do	do
Wm. Peiry.....	50	6 5 0	do	do
Wood, Peiry, Poitras & Cie.....	20	2 10 0	Township	de Stafford.
Poitras & Cie.....	50	50 0 0	Rivière	Ottawa.
J. P. Moffat.....	19½	2 8 9	Rivière	Chalk.
Wood, Peiry, Poitras & Cie.....	25	3 2 6	Rivière	Petawawee.
Alex. McDonell.....	11			
John Egan.....	107			
	15160½	6103 13 10		

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et

DROITS
QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITES.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.
A. J. Russell per McLean Stewart—Continué. Rapporté de l'autre part.				28331	1631041		
W. Craig				213	11018		
John Foran				924	68956		
D. T. Brown				1258	73705		
Masson Bruyère, Thomas & Cie				1367	64147		
Solomon Jones				1050	80123		
John Brown				1581	81467		
H. Carmichael				57	3136		
do				51	3152		
John Grierson				56	3291		
George Marshall				17	554		
James Skead				151	7025		
James Skead				2154	99362		
R. McKay				319	20167		
H. Laughlin				24	1443		
D. Veuve McCauley				1650	86461		
Jos. Aumont				1088	46643		
Arthur McArthur				1504	97331		
H. Carmichael				27	975		
do				1	46		
do				593	31101		
W. J. Snedden				561	30533		
Masson, Bruyère, Thomas & Cie				1559	109897		
H. & J. Mair				1198	80954		
Jas Walker				1542	79146		
H. & J. Mair				1101	70889		
W. W. Scott				25	1417		
John Egan & Cie				1533	103647		
R. W. Cruice				658	39867		
Samuel Lowe				226	10861		
Walter Findlay				2013	108320		
Gilmour & Cie							
Louis Brissard				659	43767		
do				27	881		
do				757	44993		
David Moore				839	83472		
do				838	78051		
do				960	73017		
Porté en l'autre part.				56915	3373916		

droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.		Orme.		Mérisier.		Autres bois.		Douves.			Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Cordes.	Rames.	Bardaux.		
											£ s. d.	
19	418	181	5477								3423 10 11	
24	669	1	34								27 5 7	
											143 14 5	
											153 11 1	
											133 12 10	
											167 2 1	
											175 19 6	
6	130										7 6 11	
3	73										7 0 6	
											6 17 2	
											1 3 1	
											14 12 9	
											207 0 1	
											43 16 8	
											3 8 0	
											180 18 8	
											97 3 6	
											202 15 6	
											2 0 8	
											0 1 11	
											66 8 10	
12	249	1	21								63 12 3	
											228 19 1	
											108 13 1	
											165 6 5	
											147 13 9	
											3 5 11	
											215 18 8	
											83 1 2	
											22 17 0	
											225 13 4	
											0 3 11	
											91 3 8	
											2 7 3	
											93 14 9	
											173 18 0	
											163 4 7	
											152 2 6	
72	1791	208	6485								7067 6 0	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.
A. J. Russell per McLean Stewart— <i>Continu.</i>							
Rapporté de l'autre part.				56915	3373916		
Thomas Taylor				596	28024		
Thomas Bryson				96	5296		
Hiram Cotton				1228	78574		
Benj. McConnell				1378	76285		
Gilmour & Cie.				1966	129216		
McConnell & Jolicœur.				1767	80146		
John Poupore				231	13485		
D. T. Brown Jr.				785	55954		
Arthur McArthur				1231	51541		
do				1089	79034		
Gilmour & Cie.				1263	93707		
Jas. McFarlane				333	20200		
Hilliard & Dickson				638	36256		
A. Dunlop				1052	44600		
do				1069	56929		
J. T. Coughlan				576	30020		
J. L. McDougall				2	124		
D. T. Brown				559	41147		
A. Bourdages				4	254		
Jos. Aumont				1353	98067		
C. S. Bellows				1	35		
John Lynch				622	37109		
do				1211	66116		
H. & J. Mair				1939	124216		
Daniel O'meara				921	50691		
C. & R. McDonnell				1387	93887		
do				1381	89926		
Samuel Dickson				63	3102		
do				208	10245		
J. & D. Bell				275	15151		
John Foran				5	319		
Alexander McLean				446	24324		
Joseph Bell				1159	76677		
James & D. Bell				1996	65002		
do				355	19567		
John Poupore				813	38646		
do				598	30881		
Porté en l'autre part.				87511	5137729		

droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.	Orme.	Mérisier.		Autres bois.		Bois de C.	Rames.	Bardeaux.	Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
		Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.				Marchd.	I. O.		
											£ s. d.	
	72 1791	208	6455								7067 6 0	
	1 23	2	58								58 15 6	
	35 696										15 7 9	
											163 13 11	
											158 18 7	
											269 4 0	
											166 19 5	
											28 1 11	
											116 11 5	
											107 7 7	
											162 11 5	
											195 6 9	
	14 309	108	3487								58 10 11	
	1 22	1	44								75 18 4	
											94 0 4	
	1 40		264								118 17 1	
											62 10 10	
											0 5 2	
											85 14 6	
	18 558	3	113								4 11 0	
											204 6 2	
											0 1 6	
											77 6 3	
	2 53	1	52								138 5 10	
											258 15 8	
											105 12 2	
											195 12 0	
											187 6 11	
											6 9 3	
											21 6 11	
	1 46	2	34								31 19 11	
											0 13 4	
											50 13 6	
											159 14 11	
	8 214										135 8 5	
	7 181	11	332								42 2 1	
											83 0 6	
											64 6 9	
	160 3932	342	10896								10773 14 6	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS		QUANTITÉ ET		Pin.		Tamarin.	
NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
		Pin.	Epinette.				
A. J. Russell per McLean Stewart—Continué.							
Rapporté de l'autre part.				87511	5137729		
Samuel McKay				1032	59531		
J. & D. Bell				793	52961		
do				1161	61965		
do				588	30558		
A. Horne				1035	65909		
William Price				1091	75832		
J. & W. McLean				43	2306		
Alexander Caldwell				1260	84538		
do				157	12811		
John Egan & Cie				2021	138856		
do				14	600		
James Skead				1185	45271		
do				1095	82423		
do				1527	92030		
John Gillis				24	1238		
John Supple				7	306		
do				654	22475		
do				11	482		
John Conroy				1823	68615		
Benjamin McConnell				1116	79782		
L. E. Babcock				430	24768		
G. W. Aird				1445	90002		
do				1460	124610		
C. & R. McDonnell				1483	102212		
do				1639	117136		
do				1198	111616		
do				1194	104581		
do				1871	75950		
Robert Skead				289	15850		
do				769	69619		
R. Kernaghan				1248	111552		
Elliot Johnston				1061	55407		
Roderick Ryan				1471	117718		
do				1610	111463		
E. Varin				38	1925		
J. P. Moffatt				391	13876		
do				1432	98778		
do				1125	75286		
Porté en l'autre part..				124257	7538567		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.												REMARQUES.
DESCRIPTION DU BOIS.												
Chêne.		Orme.		Mérissier.		Autres bois.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.		
More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Marché.	I. O.	£	s.	d.
160	3933	342	10896							10773	14	6
										124	0	6
										110	6	9
										129	1	11
										63	13	3
										137	12	11
										160	3	1
										6	0	3
9	193									176	9	5
										27	4	2
										289	5	6
										1	8	1
										94	6	4
										171	14	7
										191	14	4
										3	18	2
2	95	3	176							0	12	9
										47	2	1
1	45									1	0	1
										142	19	0
										166	4	3
										51	12	0
										187	10	1
										259	12	2
										212	18	10
										244	0	8
										232	10	8
										217	17	7
										158	4	7
										33	0	5
										145	0	10
										232	11	4
										115	8	8
										245	4	11
										232	6	11
										4	5	9
										28	18	2
										205	15	9
										156	16	11
172	4266	366	11989					44		15782	8	4

Rames £0 5 6.

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
J. A. Russell per McLean Stewart—Continué.							
Rapporté de l'autre part.				124557	7538567		
W. Morris				1546	100977		
Gilmour & Cie				1366	98288		
do				1276	74118		
Gilmour & Cie.				1770	87418		
John Supple.				1461	73479		
John Egan & Cie.							
C. & R. McDonnell.				1163	81830		
do				1400	92688		
John Egan & Cie.				1575	99051		
do				1047	77034		
do				120	6541		
Peter White.				1765	92324		
John Poupore.				39	1227		
C. & R. McDonnell.				376	16924		
Wm. Moffatt.				779	51889		
do				769	48835		
Joseph Aumond.				325	11004		
do				1369	54454		
Benj. McConnell.				288	16583		
Robert Skead.				391	36337		
R. Thomson.				1112	101804		
Gilmour & Cie.				1830	110070		
do				1919	97260		
C. & R. McDonnell.				2181	132404		
John Egan & Cie.				968	39679		
do				1011	75115		
J. L. McDougall.				15	658		
Joseph Aumond.				1341	53200		
John Egan, & Cie.				1347	81370		
Robert Conroy.				1968	98483		
do				297	16172		
do				37	3195		
do				1405	74609		
do				1544	87490		
do				15	1391		
Ira Masson.				1627	79200		
Wm. McKay.				26	1080		
do				1649	128411		
Porté en l'autre part.				163774	9843159		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.		Orme.		Méristier.		Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Cortès.	Ramos.	Bardeaux.	Marché.			I. O.
172	4266	366	11989										
									44				
												£	s.
												15782	8
												210	7
												204	15
												154	8
												192	2
												153	1
												0	11
												172	18
1	94											193	8
1	114	9	413									206	7
		1	75									160	15
												13	12
		1	45									192	6
												4	6
												55	16
3	138	7	214									108	2
		122	3935									101	14
												32	8
												113	10
												35	13
												75	14
9	180											212	1
												229	6
												202	12
												275	16
												82	13
												156	9
												1	11
												110	16
												169	10
												205	7
1	22	1	16									33	13
												6	13
												155	8
												182	5
												2	18
												166	13
12	197	2	103									2	5
												267	10
												20618	3
200	5056	626	19087						44				11

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.
A. J. Russell per McLean Stewart—Continué.							
Rapporté de l'autre part.				163744	9843159		
McKay & Robertson				1462	127241		
Danl. McLaughlin				1595	74074		
do				1275	108552		
do				1592	73697		
do				1120	101228		
do				1665	75910		
John Foran				4	190		
John Supple				2147	84734		
Ira Masson				144	8112		
W. J. Alleyn				1637	100669		
do				1830	97287		
Thos. Mansfield				1075	84507		
John Egan, & Cie				1312	68358		
Saml. Huntington				256	12901		
				180558	10863619		
Per A. J. Russell		230498		12	840		
Per McLean Stewart				180588	10863819		
Total		230498		180600	10864659		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.	Orme.	Ménisier.	Autres bois.	Bois de C.	Ramos.	Bardeaux.	Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.					
							Marché.	I. O.							
More's.	Pieds.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.	Cordés.	Ramos.	Bardeaux.	Marché.	I. O.			
200	5056	626	19087						44				£ s. d.		
													20618	3 11	
													265	1 9	
													154	6 5	
													226	8 5	
													153	10 9	
													210	17 10	
													164	13 4	
														7 11	
													176	10 7	
													16	18 0	
													209	14 7	
													202	13 8	
													250	14 1	
													142	8 3	
													26	17 7	
													22819	7 1	
203	5116	1092	37043						44				4805	5 5	
													22819	7 1	
													27624	12 6	
203	5116	1092	37043						44						
RÉCAPITULATION.													£ s. d.	£ s. d.	
Billots de sciage—Pin No. 230, 498 à 5d													4802	0 10	
Bois carré — Pin 10,864,659 pieds													22634	14 2	
à 1d													31	19 6	
Bois carré—Chêne 5,116 à 1d													154	6 11	
do do Orme 37,043 à 1d													0	5 6	
Rames 44													1	5 7	
Sans licence £1 97 moins fractions 4s															27624 12 6
Total des rentes foncières pour l'année															6103 13 10
do Droits sur les bois do															27624 12 6
Total accru													£		33728 6 4

Sans licen. £1 9 7



TERRITOIRE D'ONTARIO

J. F. WAY, Agent.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Dato.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
TERRITOIRE D'ONTARIO.					
J. F. Way, Agent.					
A. S. Rathburn & Cie.....	1856. 1er Mai.....	1	10	2 7 6	Township de Kenebec.
do	do	2	19	2 7 6	do
Cook & Harris.....	do	3	16	3 10 0	Hinchinbrooke.
Foy & Anglin.....	do	4	7	4 0 0	do
Wilcocks & Thorne.....	do	5	4	1 0 0	Guilimbury Est.
D. D. Bogart.....	do	6	25	3 2 6	Kaladar.
do	do	7	15	1 17 6	do
Billa Flint.....	do	8	23	2 17 6	d'Elziver et Hungerford.
do	do	9	12	1 10 0	d'Elziver.
do	do	10	12	1 10 0	do
do	do	11	8	2 0 0	do
do	do	12	25	3 3 6	Kaladar.
Nelson Lingham.....	do	13	9	2 5 0	do
do	do	14	13	1 12 6	d'Elziver.
Allen McDonald.....	do	15	50	6 5 0	partie N. O.
Sanford Baker.....	do	16	13	3 5 0	do
James Morton.....	do	17	18	18 0 0	Methuen.
do	do	18	10	2 10 0	Du Lac.
do	do	19	13	6 10 0	do

John Cameron.....	3 Mai.....	20	18	18 0 0	Township de Hinchinbrooke.
do	do	21	6	1 0 0	Harvey.
do	do	22	9	4 10 0	do
James Easton.....	do	23	2	1 0 0	Madoc.
do	do	24	6	1 0 0	Marmora.
Cook & Frères.....	14 Mai.....	25	16	2 0 0	Belmont.
do	do	26	6	2 0 0	De Kenebec.
David Roblin.....	31 Mai.....	27	25	3 2 6	do
do	do	28	20	2 10 0	do
Isaiah Blood.....	18 Juin.....	29	8	1 0 0	Hinchinbrooke.
Donald Ross.....	30 Juin.....	30	1	1 0 0	Thorah.
Billa Flint.....	do	31	6	8 0 0	d'Elziver, partie N. E.
James Gallon.....	12 Sept.....	32	11	2 15 0	Burleigh.
John Bruce.....	23 Sept.....	33	1	1 0 0	Thorah.
James Bird.....	1er Oct.....	34	11	1 0 0	Burleigh.
Denis McAuley.....	10 Oct.....	35	5	1 0 0	Harvey.
Isabella Haggart.....	13 Oct.....	36	5	4 0 0	Hinchinbrooke.
Geo. Chaffey & Frères.....	23 Oct.....	37	16	2 0 0	Bedford.
Chaffey & Co.....	do	38	6	4 0 0	do
Geo. Chaffey & Frères.....	do	39	6	4 0 0	Loughboro'.
Tett & Chaffey.....	do	40	18	9 5 0	Pittsburgh.
G. W. Redmond.....	do	41	11	3 0 0	Loughboro'.
do	do	42	3	3 0 0	Methuen.
do	do	43	1	1 0 0	Dummet.
do	do	44	1	1 0 0	De Belmont.
W. A. Scott.....	27 Oct.....	45	1	1 5 0	Harvey.
D. McKae.....	28 Oct.....	46	1	1 0 0	Eldon.
David Smith.....	29 Oct.....	47	5	2 0 0	Marmora.
do	do	48	2	2 0 0	Madoc.
James Cumming.....	31 Oct.....	49	3	1 0 0	do
do	do	50	11	1 10 0	do
do	do	51	11	1 10 0	do
do	do	52	12	1 12 6	do
do	do	53	11	1 10 0	do
do	do	54	10	5 10 0	do
do	do	55	50	58 6 8	De la partie N. O. du Lac.
do	do	56	50	50 0 0	Baie des Anguilles.
do	do	56	50	58 6 8	Borne N de Madoc.
Porté en l'autre part.....				334 5 10	
				742 ¹ / ₃	

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rences foncières.	LOCALITÉS.
J. F. Way—Continué. Rapporté de l'autre part.	31 Oct.			£ s. d.	
James Cumming	do	57	742 ¹ / ₂	331 5 10	Township de Burleigh.
do	do	58	14 ³ / ₄	17 10 0	do
do	do	59	12 ¹ / ₂	15 3 4	do
do	do	60	7 ¹ / ₂	8 0 0	Dummet.
do	do	61	9 ¹ / ₂	0 0 0	Methuen.
do	do	62	21 ¹ / ₂	25 13 4	Bexley.
do	do	63	16	16 0 0	Bate des Anguilles.
do	do	64	50	50 0 0	do
A. W. Stuart	do	65	50	50 0 0	do
Gilmour & Cie.	do	66	1 ¹ / ₂	4 0 0	Township de Harvey.
do	do	67	1 ¹ / ₂	4 0 0	Methuen.
do	do	68	50	50 0 0	Angle N. E. du township de Harvey.
A. Gilmour & Cie.	do	69	6 ¹ / ₂	8 3 4	Township de Vertulan.
do	do	70	3 ¹ / ₂	4 13 8	do
do	do	71	7 ¹ / ₂	7 17 6	Burleigh.
do	do	72	1 ¹ / ₂	2 6 8	Smith.
do	do	73	9 ¹ / ₂	12 0 0	do
Wadsworth & McCardle.	do	74	30	30 0 0	Bate du Castor.
do	do	75	30	30 0 0	do
Potte, Easton, Gilmour & Cie.	do	76	13	13 0 0	côté sud.
do	do	77	13	13 0 0	Nord.
do	do	78	25	29 3 4	Sud.
do	do	79	50	58 6 8	Nord.
R. A. Cumming & Townsind	do	80	38	19 0 0	Township de Harvey, N. E.
George Morton	do	81	2 ¹ / ₂	2 0 0	do Hinchinbrooke.

A. McDonald	do	83	44	11 0 0	do	l'Elziver (profondeurs).
Egerton Perry	do	84	46	46 0 0	do	Nord de Harvey.
A. H. Meyers	1er Nov.	82	50	25 0 0	do	Madoc N. E.
Jos. Cannif.	do	85	2	4 0 0	do	Hungorfort.
Jas. Wallis	4 Nov.	86	5 ¹ / ₂	1 0 0	do	Summerville.
Jas. Easton	10 Nov.	87	2	1 0 0	do	Marmora.
Geo. Kémp	do	88	5 ¹ / ₂	6 15 0	do	Harvey.
D. Cameron	27 Nov.	89	1 ¹ / ₂	1 0 0	do	Thorah.
do	do	90	1 ¹ / ₂	2 0 0	do	do
D. Cameron & Frère	do	91	1	1 0 0	do	do
John Langton	17 Déc.	92	3	1 0 0	do	do
	1857.					les dans le lac aux Pigeons.
J. W. Henry	7 Janv.	95	13 ¹ / ₂	14 0 0	do	Township de Harvey.
			1429 ⁰² / ₈₈	976 18 S		

BOIS ET FORETS—Rapports des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.		Chêne.	
		Pin.	Épinette.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
TERRITOIRE D'ONTARIO. J. F. WAY, AGENT.									
Henry Graniss.....	Camden.....								
John McGowan.....	Hungerford.....								
Sans licence 25 pour ct.									
Duncan McRae.....	Thorah.....	250							
Félix Gabourie.....	Hungerford.....			465	32500				
Sans licence 20 pour ct.									
Félix Gabourie.....	Hungerford.....			100	7000				
Isaiah Blood.....	Storrington.....	406							
Sans licence 50 pour ct.									
Richard Bell.....	Smith.....	1000							
G. G. Boswell.....	Dummer.....	200							
W. Ludgate.....	Smith.....	100							
do.....	Douro.....	250							
Sans licence 50 pour ct.									
J. Kelly.....	Harvey.....	407							
Sans licence 50 pour ct.									
Jas. Muirhead.....	Burleigh.....	500		60	3000				
Sans licence 50 pour ct. sur Pin sur £10 8 4.									
George Payne.....	Dummer.....	60							
William Hayes.....	Marmora.....								
Sans licence 25 pour ct.									
W. McMullen.....	Bedford.....								
T. Denisson.....	do.....	721							
Sans licence 50 pour ct.									
John McHenry.....	Elziver.....	187							
Richard Bell sans licence 50 pour ct.									
Wm. Chapman.....	Storrington.....			6	400				
Sans licence 50 pour ct.									
David Fluke.....	Storrington.....								
George Smith.....	Loughboro'.....	35							
Sans licence 50 pour ct.									
Huston Walker.....	Loughboro'.....								
Wm. McKenzie.....	Huntingdon.....			10	600				
Sans licence 50 pour ct.									
Porté en l'autre part.....		4166		641	43500				

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Orme.		Mérissier.		Autres bois.		Bois de C.		Bardeaux.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois	REMARQUES.
More'x.	Pied s.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Cordes.	Rames.	Bardeaux.	Marché.	I. O.			
37	1258										1000	£ s. d. 1 0 3	
												5 4 10	Sans L. £1 6 2
												1 6 2	
												5 4 2	
												67 14 2	Sans licence.
												13 10 10	
												14 11 8	
												8 9 2	
												4 4 7	do
												20 16 8	
												4 3 4	
												2 1 8	
												5 4 2	
												2 12 1	do
												8 9 7	
												4 4 10	do
												16 13 4	
												5 4 2	do
												1 5 0	
												12 10 0	do
												0 7 6	
												12 10 0	do
												15 0 5	
												7 10 2	do
												3 17 11	
												10 8 4	do sur £20 16 8
												0 16 8	
												0 8 4	Sans licence.
												0 5 0	
												0 14 7	
												0 7 3	do
												0 17 0	
												17000 à 1s. m	
												1 5 0	
												0 12 6	do
49	1618											500 Rails.	
												17000	
												7000	
												248 11 4	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

		DROITS							
		QUANTITÉ ET							
NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.		Chêne.	
		Pin.	Épinette.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.
J. W. Way, Agent— <i>Continué.</i>									
Rapporté de l'autre part.		4116		641	43500				
B. R. Fuller.	Hungerford.								
Sans licence 25 pour ct.									
C. & W. Ruttan.	Loughboro.			1	80				
Sans licence 50 pour ct sur Pin Bl. sur £0 3 4.									
W. Rusven.	Storrington.	54							
Sans licence 50 pour ct.									
S. S. Kelly.	Ennismore.	86							
Sans licence 50 pour ct.									
G. G. Boswell.	Harvey.	700							
Sans licence 25 pour ct.									
McDougall & al.	Harvey.	2000							
Sans licence 50 pour ct.									
Jas. Rigney.	Harvey.			63	4478				
McDougall & al. do									
Chas. Perry.	Smith.	500							
Sans licence 50 pour ct.									
Chas. Perry.	Smith.	200							
Sans licence 50 pour ct.									
Geo. Faine, sans licence 50 pour ct.	Smith	51							
Jos. Eoitt.	Smith								
Sans licence 50 pour ct.									
Thomas Hill.	Harvey	100							
Sans licence 50 pour ct.									
D. Cameron & Frères.	Thorah.	209							
George Chaff y & Frères.	Bedford.	7512							
Sans licence 25 pour ct.									
George Chaffley & Frères.	Loboro, Bedford & Peterborough.	3766							
William Bracken.	Storrington.	75							
Sans licence 50 pour c.									
Patrick Bowes.	Storrington								
A. Rutton.	Loughboro.	53							
Sans licence 50 pour ct.									
John Campbell.	Storrington.	176							
Sans licence 50 pour ct.									
John Bruce.	Thorah.	50			1500				
Porté en l'autre part.		19948		705	49558				

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

												ACCUS.	
												DESCRIPTION DU BOIS.	
Orme.	Mérisier.	Autres bois.		Bois de C.		Bardeaux.	Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois	REMARQUES.			
		Morc'x.	Pieds.	Cordes.	Rames.		Marchd.	I. O.					
Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.								
49	168			500 Rails.		17000	7000		£ s. d.				
10	340								248 11 4				
									1 8 4				
						8250			0 7 1	Sans licence.			
						à 1s. m			0 11 7	Bardeaux Ss. 3d.			
									0 1 8	Sans licence.			
									1 2 6				
									0 11 3	do			
									1 15 10				
									0 17 11	do			
									14 11 8				
									3 12 11	do			
									41 13 4				
									20 16 8	do			
									9 6 7				
						15 flottes à 1s 3d			0 18 9	Flottes 18s. 9.			
									16 13 4				
									8 6 8	Sans licence.			
									4 3 4				
									2 1 8	do			
									0 12 6	do sur £1 5			
									1 1 3				
									0 10 8	Sans licence.			
									2 1 8				
									1 0 10	do			
									4 7 1				
									156 10 10				
									39 2 6	do			
									78 9 2				
									1 11 3				
									0 15 8	do			
						34 flottes à 1s 3d 25			3 7 6	Flottes, etc.			
									1 2 1				
									0 11 1	Sans licence.			
									3 13 4				
									1 16 8	do			
									4 3 4				
59	1958					500 Rails.		25250	7000	678 9 10			
						49 Flottes.							

BOIS et FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.		Chêne.	
		Pin.	Epinette.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
J. F. Way, Agent— <i>Continué.</i>									
Rapporté de l'autre part.....									
James Wallis.....	Sommerville.....	19948	4800	705	49558				
S. M. Dettor.....	Hinchinbrooke.....								
Cook & Frères.....	Hungerford.....			69	5338				
H. H. Humphries.....	Percy.....								
Hiram Merrill.....	Seymour.....							9	261
Robert Campbell.....	Percy.....			20	1413				
Sans licence 50 pour ct.....									
Thomas Hill.....	Harvey.....	200							
Sans licence 50 pour ct.....									
Wm. Francis.....	Harvey.....			84	6806				
Sans licence 25 pour ct.....									
T. D. McAuley.....	Percy.....			19	1654				
Sans licence 50 pour ct.....									
Mossem Boyd.....	Ops.....								
Sans licence 50 pour ct.....									
T. Buck.....	Dummer & Belmont.....			1	92			13	595
Sans licence 50 pour ct.....									
Intérêt.....									
G. T. W. Marcellius.....	Hungerford & Sheffield.....			5	443			2	61
Sans licence 25 pour ct. sur Orme, sur £4 8 2.....									
Charges.....									
Patrick Dessitt.....	Seymour.....							2	57
D. McMillen.....	Belmont.....			15	1054				
Sans licence 25 pour ct. sur Pin Blanc sur £2 3 11.....									
James Easton.....	Marmora.....			514	43338				
John Cameron.....	Harvey.....			15	552				
do.....	do.....			881	70578			2	63
Sans licence 25 pour ct. sur Pin Blanc sur £101 10 5.....									
Cook & Frères.....	Belmont.....			105	8901				
do.....	do.....			563	44643				
Sans licence 25 pour ct. sur Pin sur £28 8 4.....									
Cook & Frères.....	Belmont.....			338	26936				
Sans licence 25 pour ct. sur £34 8 6.....									
Porté en l'autre part.....		24948		3364	261356			28	1037

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCURUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Orme.	Mésisier.	Autres bois.	Bois de C.	Douves.	Droits accrus sur la coupe du bois	REMARQUES.									
							More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Coutres.	Rames.	Bardeaux.	Marchd.	I. O.
59	1958	500 Rails etc.	25	25250	7000										
						£ s. d.									
						678 9 10									
						100 0 0									
					5330	22 4 2									
1	33					11 7 3									
4	126					0 10 6									
3	309					2 18 5									
2	88					3 6 3									
						1 13 1									
						4 3 4									
						2 1 8									
						14 3 7									
						3 10 11									
						3 8 11									
						1 14 6									
60	2650					11 0 10									
						5 10 5									
80	3217					17 6 4									
						8 13 2									
						2 2 6									
28	1058					5 14 4									
						1 2 0									
						5 15 7									
						0 7 2									
20	706					5 2 9									
						0 10 11									
6	233					91 5 2									
121	3936					17 11 0									
						147 8 8									
						25 7 7									
						35 14 1									
115	4118					93 0 2									
						7 2 1									
						56 2 4									
						8 12 2									
504	18432	500 Rails, 49 Flottes.	25	25250	5330 7000	1395 1 8									

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.		Chêne.	
		Pin.	Epinate.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
J. F. Way, Agent— Continué.									
Rapporté de l'autre part.		56631		4338	336770			36	1421
M. Mahor	Sheffield	800							
Sans licence 50 pour ct.									
Arnold Fulson	Bedford	3109							
Sans licence 50 pour ct. sur billots sur £64 15 5.									
Morton, McKee & Cie.	Bedford	6554							
Sans licence 50 pour ct. sur billots sur £136 15 0.									
Gilmour & Cie	Lake	11700							
do	Anglesea	5500							
W. H. Fredenburgh	Crosby Nord.	140							
Sans licence 50 pour ct.									
Charles Warner	Bedford	1000							
Sans licence 50 pour ct.									
Daniels & Cie.	Oso	903							
Sans licence 50 pour ct.									
Haggart & Gray	Olden	542							
Sans licence 50 pour ct.									
Blood Bond & Cie	Bedford	4095							
Sans licence 50 pour ct.									
Blood Bond & Cie	Hinchinbrooke	5183							
Thos. Pool	Storrington								
A. S. Rathbone & Cie.	Kenebec	10070							
Billa Flint	Kaladar & Elziver.	9693							
Cook & Frères	Tyendinaga			17	1190				
Sans licence 25 pour ct.									
Cook & Frères	Belmont			8	320				
Sans licence 50 pour ct.									
Cook & Frères	Hungerford								
Sans licence 25 pour ct.									
Cook & Frères	Marmora & Sheffield.				6370				
Sans licence 25 pour ct.									
Cook & Frères	Marmora & Belmont.			12	420				
Sans licence 50 per ct.									
Jacob Smith	Sheffield	300							
Sans licence 50 pour ct.									
Elias McKim	Sheffield	160							
Sans licence 50 pour ct.									
Porté en l'autre part.		128921		4375	349070			36	1421

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Orme.	Mérisier.	Autres bois.	Bois de C.	Bardeaux.	Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois	REMARQUES.	
					Marché.	I. O.			
More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Marché.	I. O.	£ s. d.	
888	34027	500 Rails, etc.	25	25250	5330	7000		2708 3 8 16 13 4 8 6 8	Sans licence.
		36 Flottes à 1s. 3d.						67 0 5 32 7 9	Flottes £2 6s. Sans licence.
		108 Flottes à 1s. 3d.						143 10 0 68 7 6 243 15 0 114 11 8 2 18 4 1 9 2 20 16 8 10 8 4 18 6 3 9 13 2 11 5 10 5 12 11 85 6 3 21 6 7 107 19 7	Flottes £6 15s. Sans licence. do do do do do
		1500 rails à 1s. 3d. 100						0 13 9 209 15 10 201 13 9 30 16 3 7 14 1 0 13 4 0 6 8 14 9 0 3 12 3 17 8 9 4 7 2 0 17 6 0 8 9 6 5 0 3 2 6 3 6 8 1 13 4	Rails. do do do do do do do do do
1190	44295	2000 Rails, etc.	25	25250	5330	7000		4205 17 8	

BOIS et FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS		QUANTITÉ ET							
NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.		Chêne.	
		Pin.	Épinette.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.
Orrin Caird Sans licence 50 pour ct.	Sheffield	300							
James Vannest Sans licence 50 pour ct.	Sheffield	150							
Wm. Whealan Sans licence 50 pour ct.	Sheffield	100							
Orrin Jackson Sans licence 50 pour ct.	Sheffield	50							
John Stevenson Sans licence 50 pour ct.	Hinchinbrooke	781							
John Stevenson Sans licence 50 pour ct.	Sheffield	3500							
Peter Amey Sans licence 50 pour ct.	Loborough	145							
James Wallis	Somerville	11300							
Charles Perry	Burleigh & Harvey	2500							
G. B. Symes & Cie. Sans licence 50 pour ct.	Madoc & Elziver		2	167		4	159		
Job Lingham do Sans licence 50 pour ct.	Grimsthorpe Tyendinaga	12843							
Total		160090	4377	349237		40	1580		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.										REMARQUES.			
DESCRIPTION DU BOIS.													
Orme.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.	Autres bois.		Cordes. Bois de C.	Rames.	Bardeaux.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.
					More's.	Pieds.				Marché.	L. O.		
1190	44295				2000 rails, &c.	25		25250	5330	7000	£ 4205 17 8		
											6 5 0	Sans licence.	
											3 2 6	do	
											1 11 3	do	
											2 1 8	do	
											1 0 10	do	
											1 0 10	do	
											0 10 5	do	
											16 5 5	do	
											8 2 8	do	
											72 18 14	do	
											36 9 2	do	
											3 0 5	do	
											1 10 3	do	
											235 8 4		
											41 13 4		
											8 4 10		
48	1656										4 2 5	do	
											267 11 3		
477	16218										67 11 6	do	
											32 15 9		
1715	62169				2000 rails 193 flottes.	25		25250	5330	7000	5021 7 4		
RECAPITULATION.										£ s. d.	£ s. d.		
Billots de Sciage—Pin No. 160,090 à 5d.										3335	4	2	
Bois quarré, etc.—Pin blanc, pds. 349,237 à 1d.										727	11	7	
Bois quarré—Chêne, pieds, 1580 à 1d.										9	17	6	
do Orme, pieds. 62,169 à 1d.										259	0	9	
do Rails No. 2000.										1	3	9	
do Flottes No. 193.										12	1	3	
Bois de corde, 25 cordes.										1	5	0	
Bardeaux No. 25,250.										1	5	3	
Douves Marchandes No. 5330.										22	4	2	
do I. O. No. 7000.										13	10	3	
Sans L. etc. et fractions 1s. 5d.										630	3	8	
										5021 7 4			
Total rentes foncières pour l'année.										£ 976 18 8			
Droit sur les Bois.										5021 7 4			
Total accru.										5998 6 0			

Duquel £1174 13 4 par McLean Stewart.

TERRITOIRE DE L'OTTAWA INFERIEURE,

C. E. BELLE, Agent.

LICENCES ACCORDEES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des Rentes Foncières.	LOCALITÉS.
TERRITOIRE DE L'OTTAWA INFÉRIEURE.					
C. E. Belle, Agent.					
Patrick Lee	1856. Jan. 28	.....	2	£ 1 0 0	Township de Grenville.
Malcolm Dewar	Jan. 29	.....	1	1 0 0	do Caledonia.
Alex. Cowat	Fév. 8	.....	25	3 2 6	do Harrington.
do	do	.....	25	3 2 6	do do
M. Dewar	17	.....	3½	1 0 0	do Caledonia.
G. W. Eaton	Mars 3	.....	50	6 5 0	Rivière du Lièvre.
do	do	.....	50	6 5 0	do do
do	do	.....	7½	1 0 0	do do
Allan Gilmour	7	.....	50	6 5 0	Entre les Rivières Nation et Lièvre.
do	do	.....	26	3 5 0	do do
James McLean	Oct. 2	1	½	1 0 0	Township de Grenville.
G. G. Dunning	8	2	4	1 0 0	do Cumberland.
A. H. Wilson	11	3	½	1 0 0	do do
John McLean	do	4	½	4 0 0	do Lochaber.
James Mann	16	5	½	1 0 0	do Cumberland.
P. McDougall	17	6	½	1 0 0	do do
John Cameron	18	7	3	1 0 0	do do
John Caull	24	8	4½	1 0 0	do Cambridge.
Peter Cockburn	28	9	4	1 0 0	do Russell.
Patrick Lee	29	10	6	1 0 0	do Grenville.
Anthony Cullen	do	11	20	2 10 0	do Templeton.
John McLaurin	Nov. 3	12	1½	2 0 0	do do

John A. Perkins	do	13	22½	2 16 3	do do
do	do	14	16	1 0 0	do Ruckingham.
John McLean	do	15	1½	1 0 0	do Russell.
D. McDonald	4	16	16	2 0 0	do Caledonia.
Thomson & Cie	10	17	4½	1 0 0	do Templeton.
John McLean	20	18	½	1 0 0	do de l'Ang. Grenville.
Robert Blayney	23	19	1½	1 0 0	do Caledonia.
1857.					
Hugh O'Neil	Jan. 2	20	1½	1 0 0	do Cambridge.
R. Helmer	4	21	1	1 0 0	do Russell.
A. Ashfield	do	22	1½	1 0 0	do do
Scallon, Leprohon et Delanauitières	14	23 23½	42	5 5 0	Rivière L'Assomption.
do	do	24 21½	42	5 5 0	do do
E. Scallon	do	25 25½	50	6 5 0	do do
do	do	26 26½	50	6 5 0	do do
do	do	27 27½	24	24 0 0	do do
do	do	28	12	12 0 0	do do
do	do	29 29½	36	13 10 0	do do
Scallon, Leprohon et Delanauitières	do	30	10	1 5 0	Rivière L'Achigan.
E. Scallon	30	31	25	6 5 0	Rivière Petite Nation.
A. Gilmour	do	32	20	5 0 0	do do
do	do	33	35	4 7 6	do do
W. Stewart	do	34	25	3 2 6	do do
Peter Leech	do	35	11½	2 16 3	do do
do	do	36	50	6 5 0	do do
A. Gilmour	do	37	50	58 6 8	do do
do	do	38	50	12 10 0	do do
do	do	39	22½	2 16 3	do do
do	do	40	50	12 10 0	do do
James Gilmour	do	41	27½	32 1 8	do do
A. Gilmour	do	42	50	25 0 0	do do
Peter Leech	do	43	25	6 5 0	do do
Allan Gilmour	do	44 44½	30	7 10 0	do do
S. J. Dawson	do	45	35	4 7 5	do do
A. Gilmour	do	46	35	17 10 0	do do
do	do	47	50	6 5 0	do do
do	do	48	26	3 5 0	do do
do	do	49	26	3 5 0	do do
Porté en l'autre part.....				352 9 1	
				1216 23	

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en mill. quar.	Montant des rentes fouc.	LOCALITÉS.
C. E. Belle, Agent—Continué. Rapport de l'autre part.	1857.			£ s. d.	
A. Gilmour	Janv. 30	49	12 16 23	352 9 1	Rivière Blanche.
do	do	50	20	2 10 0	do
do	do	51	27 1/2	3 9 5	do
do	do	52	28 1/2	3 11 11	do
do	do	53	33	4 2 6	do
do	do	54	48	6 0 0	do
Gilmour & Cie.	do	55	25	12 10 0	do
Peter McGill et J. H. Dorwin	do	56	36	9 0 0	Rivière Lacouarreau.
do	do	57	8	4 0 0	do
do	do	58	49	49 0 0	do
do	do	59	50	25 0 0	Rivière L'Assomption.
G. W. Eaton pour les héritiers Bowman.	do	60	25	3 2 6	Rivière Lièvre.
do	do	61	21	2 12 6	do
do	do	62	22	2 15 0	do
do	do	63	40	5 0 0	do
do	do	64	50	6 5 0	do
do	do	65	50	6 5 0	do
do	do	66	50	6 5 0	do
do	do	67	50	6 5 0	do
do	do	68	50	6 5 0	do
do	do	69	50	12 10 0	do
do	do	70	50	12 10 0	do
do	do	71	50	25 0 0	do
do	do	72	50	25 0 0	do
do	do	73	25	3 2 6	do
do	do	74	25	3 2 6	do
do	do	75	50	50 0 0	do
do	do	76	50	50 0 0	do
do	do	77	50	50 0 0	do

do	do	78	24	0 0 0	do
do	do	79	50	0 0 0	do
do	do	80	25	0 0 0	do
do	do	81	50	6 5 0	do
do	do	82	50	6 5 0	do
do	do	83	7 1/2	1 0 0	do
do	do	84	12	1 10 0	do
do	do	85	38	4 15 0	do
do	do	86	46	5 15 0	do
do	do	87	25	3 2 6	do
do	do	88	25	3 2 6	do
do	do	89	43	5 7 6	do
do	do	90	15	1 17 6	do
do	do	91	25	3 2 6	do
do	do	92	20	2 10 0	do
do	do	93	46	5 15 0	do
do	do	94	47	23 10 0	do
do	do	95	47 1/2	23 15 0	do
do	do	96	50	25 0 0	do
do	do	97	37 1/2	18 15 0	do
do	do	98	50	6 5 0	do
do	do	99	13	1 12 6	do
John Thomson.	do	100	25	3 2 6	do
do	do	101	15	1 17 6	do
do	do	102	9	4 10 0	do
do	do	103	50	6 5 0	do
do	do	104	47	23 10 0	do
do	do	105	11 1/2	1 8 9	do
do	do	106	50	12 10 0	Rivière Rouge.
do	do	107	24	6 0 0	do
do	do	108	3	1 0 0	do
do	do	109	5	1 17 6	do
do	do	110	15	3 15 0	do
do	do	111	15	5 0 0	do
do	do	112	20	2 0 0	do
do	do	113	7 1/2	3 0 0	do
do	do	114	12	6 5 0	do
do	do	115	25		do
Total			3405 1/2	1103 19 8	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.
TERRITOIRE DE L'OT-TAWA INFÉRIEURE.							
C. E. Belle, Agent.							
A. McDonald	Lochaber	386					
P. M. Gauvern	Alfred			21	976		
G. M. Bradford	Cumberland			115	5638		
A. Linck	do			45	2000		
J. McCuaig	Plantagenet						
Jos. St. Germain	Lochaber			16	500		
James McMorriss	Kilkenny	115					
Louis St. Jean	Rawdon		50				
J. Sawyer	Williamsburgh						
S. Tucker	Clarence			100	5000		
do	do						
Thomas Blaney	Caledonia						
G. G. Dunning	do			40	2000		
H. Dunning	Buckingham			4	176		
do	do			43	840		
J. McGillevary	Lochaber						
J. L. Campbell	Templeton	360					
A. Laframboise	Buckingham			40	1440		
do	do			19	720		
P. Rivest	Cumberland						
S. Tucker	Clarence			7	350		
P. Cockburn	Cambridge	800					
D. Morrison	Lochiel Gore	247					
Sans licence 50 pour cent.							
P. Garvey	E. Hawkesbury	334					
D. McCuaig	do	20					
J. McDonald	Lochaber	320		9	442		
A. Darragh	Plantagenet N.			40	1880		
D. McLean	do			30	1000		
L. Laviolette	Lochaber			23	1060		
do	do						
Gilmour & Cie				117	4873		
J. A. Perkins	Templeton	2782					
A. St. Germain	Lochaber			20	820		
J. Dehert	do			20	820		
J. Paquette	do			90	3690		
Porté en l'autre part...		5304	50	799	34525		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCURUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.	Orme.	Mérissier.	Autres bois.	Bois de C.	Rames.	Bardaux.	Douves.	Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
								£ s. d.	
								8 0 10	
								2 0 8	
								11 14 11	
								4 3 4	
	61	205						0 17 4	
								1 13 4	
								2 7 11	
								0 10 5	
				150	2082			4 6 9	Cèdre à ½d.
								10 8 4	
	74	2220						9 5 0	
				80	1200			2 10 0	Cèdre à ½d.
								4 3 4	
								0 7 4	
								1 15 0	
								3 0 0	Cèdre pour £3 0 0.
								6 5 0	
								3 0 0	
								1 10 0	
								6 0 0	Flottes
								0 14 7	
								16 13 4	
								5 2 11	
								2 11 5	Sans licence.
								6 19 2	
								0 8 4	
								8 4 0	
								3 18 4	
								2 1 8	
								2 10 6	
								0 2 2	Bois blanc.
								12 2 7	
								57 19 2	
								1 14 2	
								1 14 2	
								7 13 9	
	162	3126		231	3333			214 9 9	
				154	rond				

BOIS et FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Moro'x.	Pieds.	Moro'x.	Pieds.
C. E. Belle, Agent— Continué.							
Rapporté de l'autre part.		5304	50	799	34525		
J. Paquette.	Lochaber						
do	do						
C. Bertrand	Buckingham			22	902	3	123
J. B. Troutier	Alfred			50	2050		
E. Scallon	Rivière Assomption	3353					
Scallon & Leprohon	do	4270					
P. McMartin	Cambridge.	1000					
Jos. Dufresne	Kilkenny	414					
A. Foubett.				105	4515		
G. B. Hall.	Rivière du Nord.	3024	125				
G. M. Bradford				109	6765		
do				11	312		
J. B. Paquette.				7	276		
P. McMartin				11	476		
do							
do				3	130		
M. Quesnel				69	2628		
J. & F. McGauren		186		71	2554		
M. Beaudry				529	15988		
J. Gilchrist							
Hamilton Frères	Rivière Rouge	3490					
G. W. Eaton	Rivière Lièvre.	48064					
Gilmour & Cie	Rivière Petite Nation	19664					
Thomson & Cie	Rivière Lièvre.	40286					
W. Dunning & Fils	Township de Cumberland			105	5350		
J. B. Grier.	do do			101	4956		
		129055	175	1992	81627	3	123
Perceptions par McLean Stewart.							
William Russell				4	242		
Scallon & Corriveau				396	24957		
J. Taylor				19	1050		
A. McMillan.				3	143		
Porté en l'autre part.							
				422	26392		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.	Orme.	Mérisier.	Autres bois.	Bois de C.	Rames.	Bardeaux.	Machd.	I. O.	Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
									£ s. d.	
									214 9 9	
									0 3 5	
									2 11 3	Chânes ronds 1s 3d.
									2 7 10	
									4 12 3	
									69 17 1	
									88 19 2	
									20 16 8	
									8 12 6	
									9 8 1	
									64 6 1	
									14 1 10	
									4 4 7	
									0 11 6	
									0 19 7	
									4 12 7	
									0 5 5	
									5 11 2	
									11 8 1	
									33 2 0	
									6 5 8	
									72 14 2	
									1001 6 8	
									409 13 4	
									839 5 10	
									16 19 2	Chânes £2 3s. 9d.
									21 5 0	8 4s. 2d.
									2928 10 8	
									0 10 1	
									51 19 11	
									2 3 9	
									0 11 3	
									55 5 0	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.
C. E. Belle par McLean Stewart—Continué.							
Rapporté le l'autre part.				422	26392		
C. Johnson				1	36		
George Morgan				82	4741		
John Cullen				239	16311		
J. McKinley				18	1148		
John Cockburn							
do							
do				109	4823		
L. Deliaboughs				35	1834		
A. & D. McDonald				2	96		
G. McBean				21	900		
J. McLean				151	6393		
J. McCullin							
L. McDonnell				22	970		
George Campbell				5	395		
A. Kemble				114	7215		
P. McDougall				3	123		
McLarent King				196	11072		
Adam Baker				1	50		
Jos. Weegan							
Charles Dallen				184	9961		
J. Cameron				64	4389		
Ira Monk				9	553		
Adam Lynch				74	5246		
H. Franklin				212	10186		
James Quinn				49	3450		
Stout & McKinnon				104	5445		
George Brush				16	909		
H. O'Neil							
D. & J. Cameron							
J. M. Read				240	11181		
Pat. Grant							
Geo. Morgan				1	97		
P. Cockburn				207	10410		
McNee & Holmes							
A. McBean							
H. Dunning				18	872		
Porté en l'autre part.				2599	145203		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.	Orme.	Mérisier.	Autres bois.	Bois de C.	Rames.	Bardéaux.	Douves.	Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.											
										Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Comtes.	Marché.	L. O.
								£ s. d.												
								55 5 0												
								0 1 6												
								10 12 7												
								33 19 8												
								2 15 7												
								6 11 4												
								1 6 6												
								10 8 0												
								23 0 10												
								0 4 0												
						432		4 11 6	Rames £2 14s. 0d.											
								14 12 10												
								0 1 10												
								2 3 6												
								0 16 6												
								25 0 7												
								2 14 3												
								23 1 4												
								7 15 5												
								0 14 6												
								20 15 2												
								12 0 0												
								1 9 7												
								10 18 7												
								29 1 5												
								7 12 2												
								12 12 1												
								2 3 0												
								3 0 9												
								5 2 1												
								39 16 11												
								0 7 11												
								0 4 1												
								28 6 5												
								0 3 4												
								2 6 9												
								2 4 9												
22	553	695	22899			432		404 2 3												

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Moro'x.	Pieds.	Moro'x.	Pieds.
C. E. Belle par McLean Stewart—Continué.							
Rapport de l'autre part.				2599	145263		
J. Jordan				11	520		
R. McLellan							
J. Jordan							
J. Franklin				2	75		
J. McGackey				4	149		
M. McMillan				534	23299		
R. Stewart				39	2136		
J. Gondy				76	3830		
M. Dewar				95	4939		
Alex. Robertson				1	44		
P. Cockburn							
A. & J. McDonell				114	6591		
G. J. Browse				4	170		
Adam Link							
R. McGillis				5	244		
J. Roddy				16	711		
A. Wilson				145	9107		
H. D. Ackert				67	3369		
D. McDonald				121	4552		
R. McLellan				21	1077		
do							
H. Cameron				16	807		
McMartin & Cie.				1	55		
M. McMillan				39	1826		
Geo. E. Cooke				2	61		
J. S. Whitcomb				142	7960		
do				168	9417		
A. Foubert				57	3070		
do				55	1320		
G. G. Dunning				835	48783		
Gilmour & Cie.				1496	99190		
do				2960	142627		
A. McMillar							
D. McRae							
A. R. McMillan							
W. R. McGillis				245	14221		
Thomas Munroe							
Porté en l'autre part.				9870	535352		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.	Orme.		Ménisier.		Autres bois.		Bois de C.	Rames.	Bardaux.	Marché.	Douves.	Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
	Moro'x.	Pieds.	Moro'x.	Pieds.	Moro'x.	Pieds.							
22	553	695	22399					132				£ 404 2 3	
1	76											1 1 8	
		49	1251									0 9 6	
		7	191									5 4 3	
		1	41									0 19 1	
		1	41									0 9 7	
5	144	91	2476									59 15 2	
		2	63									4 14 3	
1	30	18	338									9 11 6	
		70	2935									19 12 1	
		21	762									3 5 4	
		17	514					293				3 19 5	Rames £1 16s. 7d.
		8	273									14 17 5	
												0 7 1	
								360				2 5 0	Rames £2 5s. 0d.
												0 10 2	
2	49	32	981									5 17 7	
1	35											19 3 11	
												7 0 5	
		294	7612									41 4 0	
2	119	79	2684					21				14 6 0	Rames 2s. 8d.
		75	2167									9 0 7	
1	23	69	2274									11 6 1	
1	43	166	5985					186				26 9 8	Rames £1 3s. 3d.
		78	3107									16 15 0	
12	277	40	1689									8 17 11	
		2	74									16 17 10	
												19 12 5	
		11	309					360				9 18 9	Rames £2 5s. 0d.
												2 15 0	
		6	151									102 5 3	
												206 12 11	
		52	1536									303 10 9	
								15				0 1 11	Rames 1s. 11d.
								13				0 1 8	Rames 1s. 8d.
		6	241									1 0 1	
2		8	283									31 2 8	
								360				2 5 0	Rames £2 5s. 0d.
50	1401	1897	60136					2040				1387 9 2	

BOIS ET FORETS—Rapports des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Épinette.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.
C. E. Belle par McLean Stewart—Continué.							
Rapporté de l'autre part.							
Gilmour & Cie.				9870	535352		
Patrick Lee				497	27747		
Jno. McCuaig				353	17018		
D. McGregor				376	18697		
A. Cullen				1	46		
E. McGregor				575	31152		
E. Varin				42	2256		
Sans licence, 50 pour ct.							
Total par McL. Stewart.				11714	632268		
“ “ lui-même.		129055	175	1992	81627	3	123
		129055	175	13706	713895	3	123

RÉCAPITULATION—STEWART :

Pin,	632,268 pieds à 3d.	£1317	4	6
Chêne,	1,512 pieds à 1d.	9	9	0
Orme,	73,611 pieds à 1d.	306	14	3
Rames,	2374 pour.	14	16	0
Sans licence.		0	9	4
Fractions.		0	3	6
		£1648	16	7

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.		Orme.		Mérisier.		Autres bois.		Bois de C.			Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Cordes.	Rames.	Bardeaux.		
50	1401	1897	60136						2040		£ 1387 9 2	
		10	316								57 16 2	
7	111	242	8511						184		36 16 8	Rames £1 3s. 0d.
		99	3039								76 5 3	
											12 15 2	
											64 18 0	
		57	1609								11 8 1	
									150		0 18 9	Rames 18s. 9d.
											0 9 4	Sans licence 9s. 4d.
57	1512	2305	73611						2374		1648 16 7	
41	928	303	7258			957	3333				2928 10 8	
98	2440	2608	80869			957	3333		2374		£4577 7 3	

RÉCAPITULATION—BELLE :

Billots de sciage :	Pin, 129,055 à 5d.	£2688	12	11
“	Épinette, 175 à 2d.	1	16	6
Bois carré :	Pin, 81,627 pds. à 1d.	170	1	2
“	Tamarin, 123 pds. à 1d.	0	10	3
“	Chêne, 928 pds. à 1d.	5	16	0
“	Orme, 7,258 pds. à 1d.	30	4	10
“	Cèdres, 3,333 pds. à 3d.	6	18	11
Flottes, etc.		21	19	2
Sans L.	£2 11s. 5d., moins fractions 6d.	2	10	11
		2928	10	8
Total des rentes foncières pour l'année.		1103	19	8
Droits sur les bois.		4577	7	3
Total accru		£5681	6	11

TERRITOIRE DE ST. MAURICE,

O. WELLS, Agent.

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
TERRITOIRE DE ST. MAURICE. O. WELLS, Agent.	1856.				
G. W. Philips, Agent de la compagnie des bois de St. Maurice	Novembre 1	1	50	£ 0 10 0	Shawinigan, No. 1, E.
do		2	50	0 10 0	do No. 1, O.
do		3	50	0 5 0	Derrière St. Maurice, No. 5, O.
do		4	30	0 5 0	do No. 2, N. O.
do		5	50	0 5 0	Mekinak No. 6, E.
do		6	50	10 0 0	St. Maurice, No. 2, S.
do		7	20	0 10 0	Derrière Matawin, No. 3, S.
G. Baptist		8	50	1 5 0	do No. 4, S.
N. F. Draper, Agent de la compagnie des bois d'Hunterstown.		9	50	0 5 0	do No. 2, S.
John Broster		10	20	1 2 6	do No. 3, N.
do		11	50	56 0 0	do No. 3, N.
R. A. Seymour	Fév. 1, 1857.	12	50	2 10 0	Matawin, No. 3, N.
W. Demers		13	10	2 10 0	Township d'Alton.
do		14	15	1 17 6	do
do		15	50	12 10 0	Derrière Batiscan, No. 1, S.
do		16	50	6 5 0	Colbert R. Noire, No. 3, S. E.
do		17	50	25 0 0	Batiscan, No. 1, N. O.
C. E. Dunn.		18	50	25 0 0	Rivière Pierre, No. 1, S. E.
Syndics de la Succession W. Newhouse.		19	50	25 0 0	do No. 1, S. E.
W. Price & Cie		20	50	6 5 0	Batiscan, No. 1, S.
do		21	50	6 5 0	do No. 1, N.
do		22	50	6 5 0	Derrière do Radnor.
do		23	3	1 0 0	Township de
do		24	50	15 0 0	St. Maurice, No. 2, E.
do		25	30	3 15 0	Rivière du Loup, No. 1, E.
do		26	25	3 2 6	do No. 3, E.
N. F. Draper, Agent de la compagnie des bois d'Hunterstown.		27	30	7 10 0	do No. 4, E.
do		28	25	3 2 6	do No. 4, E.
do		29	40	5 0 0	do No. 6.

do	30	50	6	5	0	do No. 4, O.
do	31	30	3	15	0	do No. 3, O.
do	32	35	4	7	6	do No. 2, O.
do	33	30	3	15	0	do No. 1, O.
do	34	25	6	5	0	Derrière Riv. du Loup, No. 1, O.
A. Gilmour & Cie.	35	35	63	0	0	Matawin, No. 6, N.
do	36	36	70	0	0	do No. 6, S.
do	37	50	37	0	0	Derrière St. Maurice, No. 7, O.
G. W. Philips, Agent de la Compagnie des bois de St. Maurice.	38	50	37	0	0	do Do. Rivière au Rat, No. 1, N.
do	39	50	71	0	0	Rivière au Rat, No. 1, N.
do	40	50	30	0	0	Mekinak, No. 1, N.
do	41	50	54	0	0	Bastons, No. 2, N.
do	42	12	17	15	2	Derrière St. Maurice, No. 4, E.
do	43	50	37	0	0	do No. 9, O.
G. Pemberton, Syndic succession J. B. Hall	44	50	80	0	0	St. Maurice, No. 3, S. E.
do	45	50	37	0	0	Rivière Croche, No. 4, N.
do	46	25	27	5	5	Matawin, No. 3, E.
do	47	50	50	0	0	St. Maurice, N. 1/2, No. 6, O.
do	48	50	22	0	0	do No. 3, N. O.
Geo. Baptiste	49	50	37	0	0	Rivière Croche, No. 6, O.
do	50	50	37	0	0	do No. 4, O.
do	51	50	37	0	0	do No. 4, E.
do	52	50	37	0	0	do No. 3, O.
do	53	30	22	4	0	Matawin, No. 1, S.
do	54	35	25	18	0	do No. 1, N.
do	55	20	14	16	0	do No. 2, S.
do	56	20	14	16	0	do No. 2, N.
do	57	50	66	0	0	do No. 3, S.
do	58	50	37	0	0	do No. 1, S.
do	59	40	29	12	0	Rivière au Rat, No. 1, S.
do	60	25	3	2	6	Shawinigan.
do	61	12 1/2	1	11	3	do
do	62	20	5	0	0	Caxton.
Henry Burstall	63	50	37	0	0	St. Maurice, No. 7, O.
do	64	50	37	0	0	do No. 9, E.
do	65	50	37	0	0	do No. 1, S.
do	66	50	37	0	0	do No. 1, N.
Total.		2628 1/2	1414	17	10	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS.

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epulette.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
TERRITOIRE DE ST. MAURICE.							
O. WELLS, Agent							
Pemberton	St. Maurice	2100					
Davidson	Croche	3263					
Syndics de la succession	Matawin	1500					
G. B. Hall.	Derrière do	1100					
do	St. Maurice	426					
do	do	17 28	162				
W. Price & Cie.	Batiscan	1250	366				
do	Derrière do		2500				
do	do do	204	875				
do	St. Maurice	806	625				
do	do	7212					
W. Philips, Agent	Derrière Rivière au Rat.	4297					
Compagnie des bois	Rivière au Rat.	5110					
du St. Maurice.	Mekinak	5748					
do	Bastonais	2640					
do	Derrière Matawin.	2615					
do	do St. Maurice	1839					
N. F. Draper, Agent	Rivière du Loup.	2186					
Compagnie des bois	do	928					
de Hunterston.	do	1186					
do	do	1115					
do	do	3839					
do	do	1452					
do	do	1420					
do	do	1064					
do	do	1233					
Geo. Baptist	Shawinigan	2082	2760				
do	St. Maurice	1200					
do	Matawin	2060	368				
do	do	560					
do	do	840					
do	do	1040					
do	do	2147					
do	St. Maurice	2075					
do	do	1866					
do	do	3340					
do	Mekinak	674					
Porté en l'autre part		74145	7656				

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.		Orme.		Métisier.		Autres bois.		Buis de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
Moro'x.	Pieds.	Moro'x.	Pieds.	Moro'x.	Pieds.	Moro'x.	Pieds.	Cortès.	Rames.	Bardeaux.	Marchd.			I. O.
												£ s. d.	
												43 15 0	
												67 19 7	
												31 5 0	
												22 18 4	
												8 17 6	
												37 13 9	Terres des Jésuites.
												29 17 1	
												26 0 10	
												13 7 3	
												23 6 1	
												150 5 0	
												89 10 5	
												106 9 2	
												119 15 0	
												55 0 0	
												54 9 7	
												38 6 3	
												45 10 10	
												19 6 8	
												24 14 2	
												23 4 7	
												79 19 7	
												30 5 0	
												29 11 8	
												22 3 4	
												25 13 9	
												72 2 6	
												25 0 0	
												46 15 0	
												11 13 4	
												17 10 0	
												21 13 4	
												44 14 7	
												43 4 7	
												38 17 6	
												69 11 8	
												14 0 10	
												1624 8 9	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

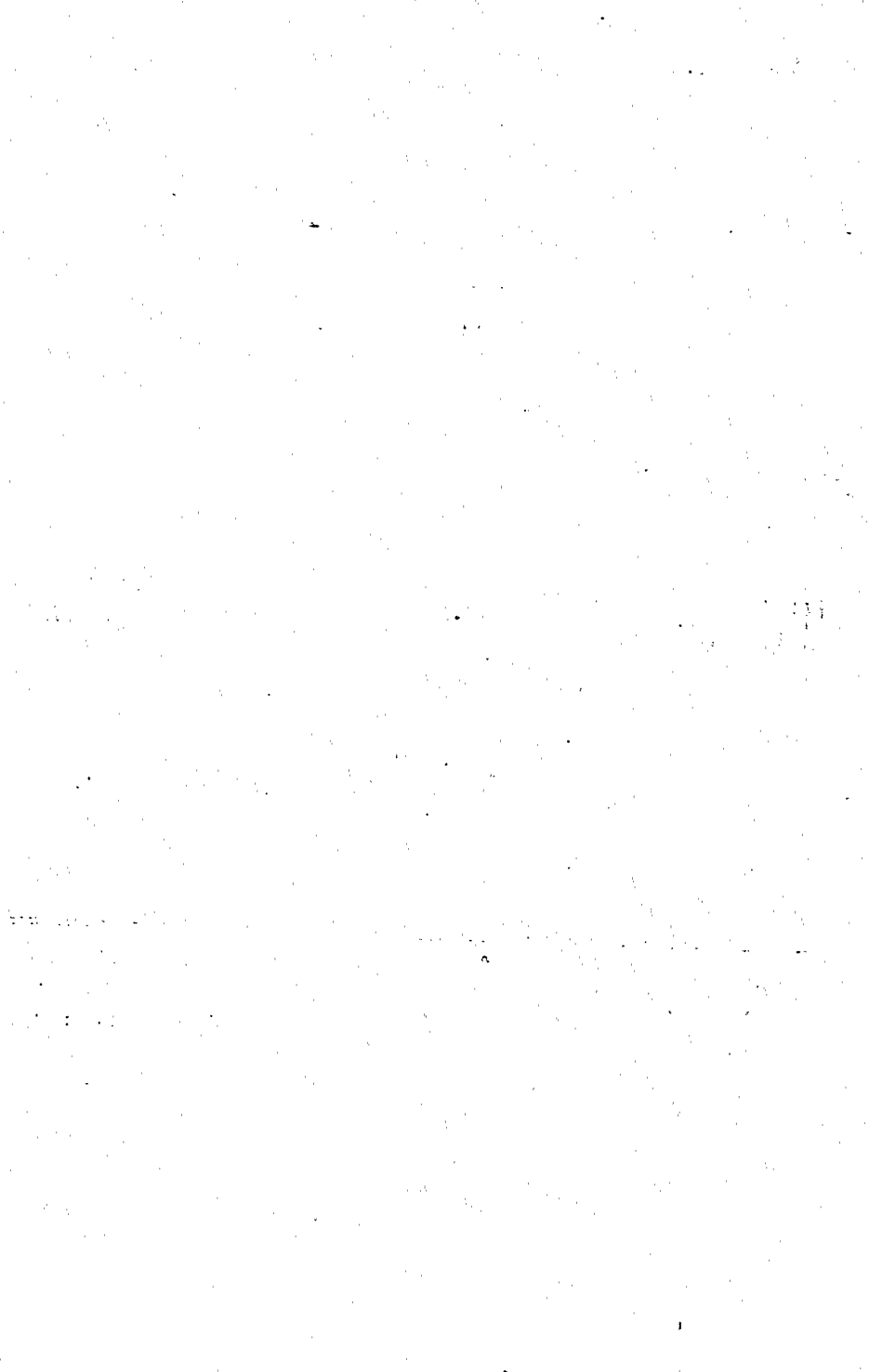
DROITS		QUANTITÉ ET					
NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Morc's.	Pieds.	Morc's.	Pieds.
O. Wells, Agent— Continué.							
Rapporté de l'autre part.		74145	7656				
Geo. Baptist.	Rivière au Rat	3174					
Edward Quinn	St. Maurice			550	} 84340		
do	do			1020			
do	Vermillion			75			
do	do			320			
W. Demers	Colbert	910	1540				
Total.		78229	9196	1965	84340		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.												REMARQUES.	
DESCRIPTION DU BOIS.													
Chêne.		Orme.		Mérisier.		Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	
Morc's.	Pieds.	Morc's.	Pieds.	Morc's.	Pieds.	Morc's.	Pieds.	Coulus.	Rames.	Bardeaux.	Marchd.		I. O.
													£ s. d.
													1624 8 9
													66 2 6
													175 14 2
													35 0 0
													1901 5 5

RÉCAPITULATION.

Billots de sciage : Pin 78229 à 5d.	£1629 15 5
do Epinette, 9196 à 2½d.	95 15 10
Bois carré, Pin, 84340 pieds à ½d.	175 14 2
	<u>1901 5 5</u>
Total des Rentes pour l'année.	1414 17 10
do Droits sur les bois do	<u>1901 5 5</u>
Total accru.	£3316 3 3



TERRITOIRE DE ST. FRANCOIS,

G. J. NAGLE, Agent.

ROB. W. LITTLE

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en mille carrés.	Montant des reues foncières.	LOCALITÉS.
TERRITOIRE DE ST. FRANÇOIS.					
G. J. NAULT, Agent.					
C. S. Clarke	Mai 10, 1856.	1	25	£ 3 2 6	Township de Coleman.
Henry Aylmer	do	4	25	12 10 0	do
do	do	5	25	12 10 0	do
do	do	6	14	7 0 0	Hampden.
do	do	7	6	3 0 0	Westbury.
Turner Humphrey & Cie	do	8	14½	3 12 6	Melbourne.
C. S. Clarke	Oct. 3, do	9	12	1 10 0	do
do	Oct. 30, do	10	10	1 5 0	Coleraine.
do	do	11	25	6 5 0	Winstow.
do	do	12	25	3 2 6	Garthby.
do	do	13	25	3 2 6	Lambton.
do	do	14	13	3 2 6	Adstock.
do	do	15	95	1 12 6	Price.
do	do	16	25	3 2 6	Winstow
do	do	19	25	3 2 6	do
do	do	20	25	6 5 0	Dillon.
do	do	22	10	6 5 0	do
do	do	23	25	1 5 0	Weedon.
do	do	24	25	25 0 0	Hampden.
do	do	25	25	25 0 0	do
do	do	26	20	2 10 0	Stratford.
do	do	27	15	1 17 6	do

do	do	28	16	4 0 0	do
do	do	29	15	3 15 0	Adstock.
do	do	30	10	1 5 0	Coleraine.
do	do	31	19	2 7 6	do
C. & R. Holyoke & Cie	Nov. 14, 1856	32	25	6 5 0	Garthby.
do	do	33	25	3 2 6	do
do	do	34	14	1 15 0	do
Représentants de G. B. Hall	Oct. 28, 1856.	35	25	3 2 6	Bulstrode & Gore.
do	do	37	15	1 17 6	do
do	do	38	25	1 17 6	Maddington.
do	do	39	21	2 12 6	do
do	do	40	14	3 10 0	do
do	do	41	24	24 0 0	Aston.
do	do	42	21	5 5 0	Ham, Wolfstown et Augmentation.
do	do	43	32	5 10 0	Horton et Warwick.
do	do	44	16	4 0 0	Nelson, Sommerset & Augmentation.
do	do	45	15	4 0 0	Halifax, Inverness & Ireland.
do	do	46	8	15 0 0	Coleraine.
Ant. Mayrand	Nov. 10 1856.	49	6½	2 0 0	Gore de Genilly.
do	do	50	23	1 0 0	Aston.
R. M. Harrison	Nov. 21, 1856	52	16	2 17 6	Gore de Bulstrode & Maddington.
do	do	53	3	2 0 0	Althalaska.
Thos. A. Lambert	Oct. 28, 1856	54	3	1 0 0	Tingwick.
Chs. Hughs	Nov. 3, 1856	55	8	1 0 0	Maddington.
A. Mayrand	Nov. 10, 1856	56	1	1 0 0	Bulstrode.
			1	1 0 0	Maddington.
Total			825	241 0 0	

5012 21 105812-55000-051 1857

BOIS et FORETS—Rapport des Licences accordées et

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billets de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Épinette.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.
TERRITOIRE DE ST. FRANÇOIS. G. J. NAGLE, Agent.							
C. & R. Holyoke & Cie.	Garthby.....	3018					
do	do.....	2033					
Cyrus S. Clarke	Winslow.....	2555					
do	Garthby.....	3446					
do	Adstock.....	2585					
do	Price.....	2555					
do	Winslow.....	2555					
do	do.....	2585					
do	do.....	2500					
do	Weedon.....	2500	589				
Pemberton Frères	Stratford.....	2400					
Adolph Aymer	do.....	2500					
G. B. Hall	do.....	3192					
Cyrus S. Clarke	Coleraine.....	2400					
Geo. B. Hall	do.....	2800					
do	Bulstrode & Gore.....	147	1712		66	838	
do	Stanford & Gore.....	851	358		449	6056	
do	Maddigan.....	722	105				
H. J. Larkin	Acton.....	742	272				
do	do.....	317	288				
Sans licence 50 pour ct.							
A Mayrand	Bulstrode, etc.....	2028	2100		229	4426	
do	Aston.....	420					
Laliberté	Sommerset.....						
Jas. Goodhue	Arthabaska.....						
Labie Gerrard	Stanford.....				21	400	
J. Barlow	Stanford, etc.....				16	400	
Pre. Lamothe	Nelson.....						
J. D. Malhiot	Arthabaska.....		425				
A. Baril	do.....		263				
J. C. Alice	Warwick.....	117					
N. Dodds	Orford.....	1211	236				
B. Little &	do.....	69					
W. Brooks	do.....	559½	117½				
A. Reynolds	do.....	1971					
Wm. Reynolds	do.....	2121	117				
Porté en l'autre part.....		50789½	6582½			780	12140

droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.	Orme.	Ménisier.	Autres bois.	Bois de C.			Douves.	Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
				More's.	Pieds.	Pieds.			
More's.	Pieds.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.	More's.	Pieds.		
								£ s. d.	
								62 17 6	
								42 7 1	
								53 17 1	
								71 15 13	
								53 17 1	
								53 17 1	
								53 17 1	
								53 17 1	
								52 1 8	
								58 4 5	
								50 0 0	
								52 1 8	
								66 10 0	
								50 0 0	
								54 3 4	
								22 13 8	Tamarin à ½d.
								24 17 6	do ½d.
								16 2 8	
								18 5 10	
								9 12 1	
								4 16 1	Sans L. £4 16s. 1d.
								73 6 11	
								8 15 0	
								1 13 4	
								2 10 0	
								4 3 4	
								9 1 3	Sans licence.
								4 3 4	do
								9 6 9	do
								6 0 7	do
								15 12 8	do
								82 1 9	do
								40 18 9	do
								119 3 1	do
								133 14 6	do
								1446 6 0	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Épinette.	Mo ro'x.	Pied.	Mo ro'x.	Pieds.
G. J. Nagle, Agent— <i>Continué.</i>							
Rapporté de l'autre par		50789½	6582½			780	12140
Mills & Fils.	Orford	1444					
Frs. Terrault.	do	56	627				
Grondines & Turner.	do	82½	596				
Total		52371½	7805½			780	12140

droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Morc'x. Pieds.	Chêne. Pieds.	Orme. Pieds.	Morc'x. Pieds.	Mériaier. Pieds.	Autres bois. Morc'x. Pieds	Bois de C.			Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.	
						Corces.	Rames.	Hardaux.	Marché.	I. O.			
											£ s. d.		
											1446 6 0		
											88 4 6		Sans licence.
											16 18 9		do
											19 10 8		do
											1570 19 11		

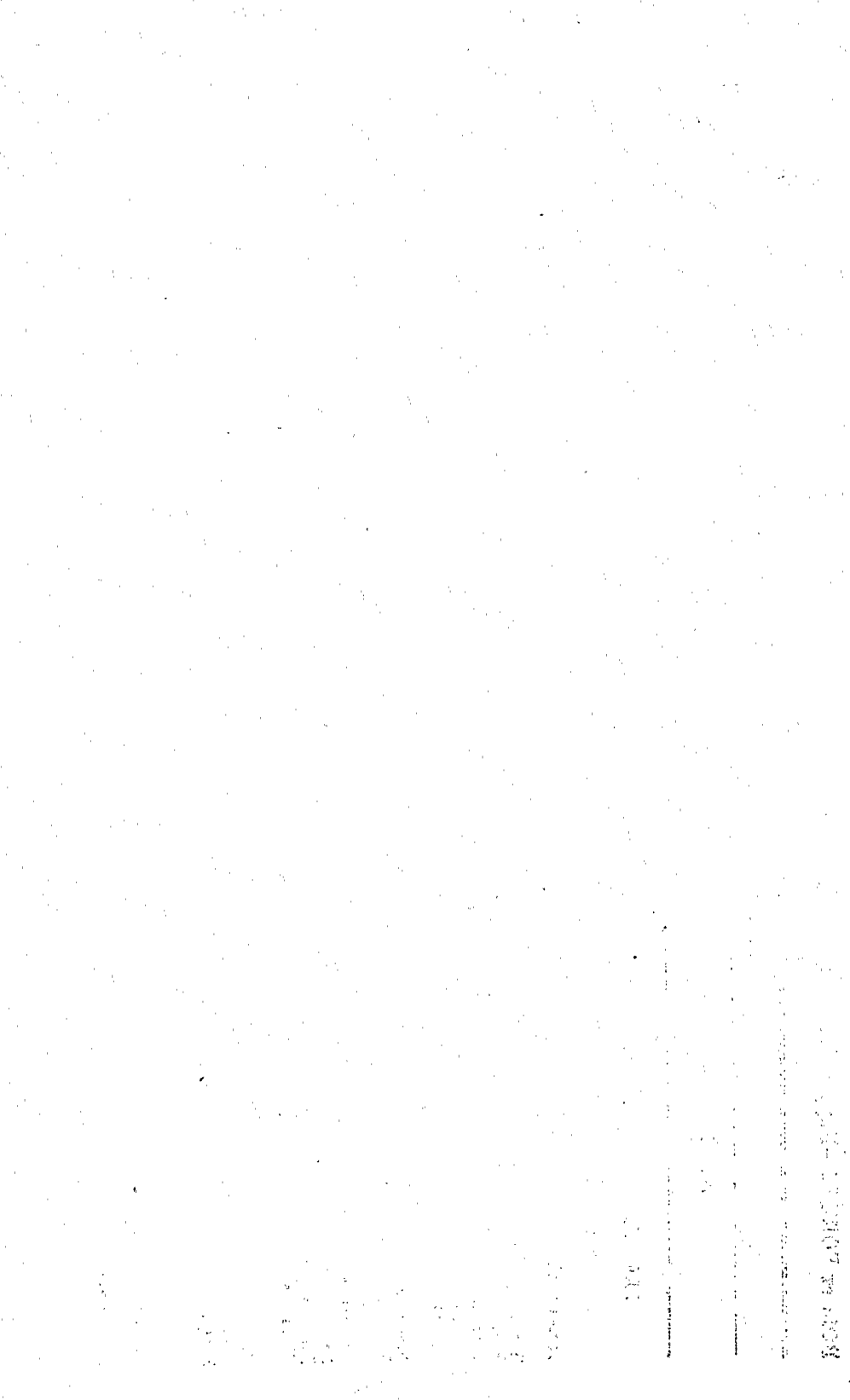
RÉCAPITULATION.

Billots de sciage: Pin 52371½ à 5d.	£1091 1 7
Épinette, 7805½ à 2½d.	81 6 2
Bois carré, Tamarin, 12140 à ½d.	25 5 10
Mériaier 900 à ¾d.	1 17 6
Charges pour courbes, bois de chauffage et empiètements, etc.	371 8 10
	<u>1570 19 11</u>
Total des rentes foncières pour l'année	241 0 0
do droits sur les bois	<u>1570 19 11</u>
Total accru	<u>£1811 19 11</u>



TERRITOIRE DU SAGUENAY,

GEO. DUBERGER, Agent.



BOIS et FORETS—Rapport des Licences accordées et droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles quarrés	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
TERRITOIRE DU SAGUENAY.					
Geo. Duberger, Agent.					
James Gibb.....	1856.			£ s. d.	Derrière la Seigneurie de Mille Vaches.
do	Oct. 10	1	50	6 5 0	do.
Tremblay et Savard.....	do	2	50	6 5 0	Township de Tremblay.
Fleuriau et Gagnon.....	Nov. 7	3	2 ⁷ / ₈	1 0 0	do
John Guay.....	8	4	1 ¹ / ₈	1 0 0	do
do	10	5	8	1 0 0	do
do	do	6	8	1 0 0	do
do	do	7	8	1 0 0	do
do	do	8	8	1 0 0	do
do	do	9	8	1 0 0	do
Simard et Pedneau.....	17	9	3 ⁴ / ₈	1 0 0	do
Tremblay, Gagné & Cie	do	10	1 ³ / ₈	1 0 0	do
E. and J. Tremblay.....	22	11	2 ¹ / ₈	1 0 0	do
Thomas Savard.....	24	12	1 ³ / ₈	1 0 0	do
Nap. Trenchon.....	26	13	1	1 0 0	do
Dallaire et Villeneuve.....	Déc. 3	14	1	1 0 0	do
F. Lavoie.....	15	15	2	1 0 0	do
			145 ⁷ / ₈	25 10 0	
			1160	500 0 0	
			1305 ⁷ / ₈	525 10 0	
Plus, ce qui en reste à émaner, environ 60 lies.					

Note :—Le Rapport des Licences est incomplet.

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epin.	Morc.	Pieds.	Mx.	Pds.
TERRITOIRE DU SAGUENAY.							
George Duberger, Agent.							
James Gibb.....	Rivière Portneuf.....	4,760	2,250				
do.....	do.....	1,740	4,200				
Nazaire Tétu & Cie.....	Escoumains.....	127	9,800				
do.....	Sault au Mouton.....	1,554					
Wm. Price & Cie.....	Grande Baie.....	2,130	1,716				
Wm. Price.....	Chicoutimi.....	14,934	106				
			62				
			911				
D. E. Price.....	Rivière St. Jean.....	6,035	196				
Henry Simard.....	Port aux Quilles.....	300	500				
G. Tremblay.....	Rivière Noire.....	600					
A. Dufour.....	Echafaud des Basques.....	100	600				
A. Tremblay.....	Rivière au Canard.....	600	100				
	Pin B....	32,880	19,228				
	Pin R....	1,213					

droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

M'x. Chêne.	Orme	Mérissier.		Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
		M'x.	Pds.	M'x.	Pds.	Cordes	Rames.	Bardeaux.	M'd.			I. O.
										122 12 1	
										80 0 0	
										104 14 7	
										32 7 6	
										65 6 10	Pin Rouge £3 1 10
										338 6 10	Pin Rouge 26 11 5
										131 8 11	Pin Rouge.
										11 9 2	
										12 10 0	
										8 6 8	
										13 10 10	
										920 13 5	
RÉCAPITULATION.											
Billots de sciage—Pin Blanc. 32,880 à 5d. £685 0 0											
Pin Rouge. 1,213 à 7d. 35 7 7											
Epinette... 19,228 à 2½ 200 5 10											
920 13 5											
Total des rentes foncières pour l'année.....											
25 10 0											
Droits sur les bois.....											
920 13 5											
Total accru.....£											
946 3 5											

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des reues. foncières.	LOCALITÉS.
				£ s. d.	
TERRITOIRE DE MADAWASKA.					
S. V. LARUE, Agent.					
G. & T. Glasier.....	Mars 2	1	50	6 5 0	Territoire de la Riv. St. Jean.
do	do	2	50	6 5 0	do
do	do	11	25	6 5 0	do
do	do	12	25	6 5 0	do
do	do	13	20	5 0 0	do
do	do	14	15	3 15 0	do
do	do	15	20	2 10 0	do
do	do	27	20	2 10 0	do
do	do	29	20	5 0 0	do
do	do	34	20	5 0 0	do
do	do	35	20	5 0 0	do
do	do	65	20	5 0 0	do
do	do	67	20	5 0 0	do
do	do	69	20	5 0 0	do
do	do	70	20	5 0 0	do
do	do	71	20	5 0 0	do
do	do	72	20	5 0 0	do
do	do	73	10	2 10 0	do
do	do	74	24	6 0 0	do

George Young.....	do	24	23	5 15 0	do
do	do	28	20	5 0 0	do
do	do	33	20	5 0 0	do
do	do	38	28	5 0 0	do
do	do	39	20	5 0 0	do
do	do	40	20	5 0 0	do
do	do	41	20	5 0 0	do
do	do	45	20	5 0 0	do
do	do	46	20	5 0 0	do
do	do	47	16	4 0 0	do
do	do	59	25	6 5 0	do
do	do	58	23	5 15 0	do
do	do	61	25	6 5 0	do
do	do	63	23	5 15 0	do
do	do	64	20	5 0 0	do
do	do	66	20	5 0 0	do
do	do	68	20	5 0 0	do
do	do	5	25	3 2 6	do
do	do	6	25	3 2 6	do
do	do	7	50	12 10 0	do
do	do	8	50	12 10 0	do
do	do	9	50	12 10 0	do
do	do	10	25	6 5 0	do
do	do	16	50	6 5 0	do
do	do	17	26	3 5 0	do
do	do	18	34	4 5 0	do
do	do	19	15	3 15 0	do
do	do	20	15	3 15 0	do
do	do	23	23	5 15 0	do
do	do	25	20	7 0 0	do
do	do	30	28	7 0 0	do
do	do	31	23	5 15 0	do
do	do	32	20	5 0 0	do
do	do	36	19	4 15 0	do
do	do	37	25	6 5 0	do
do	do	42	20	2 100	do
				1345	
Porté en l'autre part.....				296 5 0	

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
				£ s. d.	
S. V. Larue—Continué.					
Rapport de l'autre part.					
C. S. Clarke.....	Mars 4	43	1345	296 5 0	Territoire de la R. St. Jean.
Pemberton Frères.....	3	101	20	5 0 0	Township de Chesham.
Wm. Price.....	4	44	20	12 10 0	Territoire de la R. St. Jean.
do	do	48	22	5 10 0	do
do	do	49	25	6 5 0	do
do	do	50	20	5 0 0	do
do	do	51	20	5 0 0	do
do	do	52	20	5 0 0	do
do	do	53	20	5 0 0	do
do	do	54	20	5 0 0	do
do	do	55	20	5 0 0	do
do	do	56	20	5 0 0	do
do	do	57	20	5 0 0	do
G. B. Hall.....	14	88	23½	2 19 5	Buckland & Cranbourne.
do	do	104	22	2 15 0	Cranbourne & Standon.
do	do	105	23½	2 18 1	Standon & Ware.
do	do	106	22	2 15 10	Township de Ware.
H. D. Breaky.....	31	84	33	3 5 0	Township de Limitère.
do	do	85	23	2 17 6	Marlow & Jersey.
do	do	86	25	3 2 6	Township de Marlow.

do	do	87	20	5 0 0	Watford & Shenley.
do	do	94	13	1 12 6	Township de Marlow.
do	do	95	15	3 15 0	do Limitère.
do	do	96	21	2 12 6	do Jersey.
do	do	97	17	2 2 6	do do
do	do	100	30	3 15 0	do Rixborough.
do	do	107	38	4 15 0	do Gahurst.
do	do	108	30	7 10 0	do Gardnet.
do	do	109	30	7 10 0	do do
do	do	110	12	3 0 0	do Dorset.
do	do	3	25	6 5 0	Territoire de la R. St. Jean.
do	do	4	25	6 5 0	do do
Benj. Beveridge.....	Avril 18	21	20	2 10 0	do do
do	do	22	20	2 10 0	do do
J. R. Thiboutot.....	4	81	8	1 0 0	Township d'Ixworth.
Louis Sirois.....	do	76	8	1 0 0	Township d'Ashburton.
J. Bie, Boulter.....	do	111	8	1 0 0	Township de Bourdages.
Wm. Price & Cie.....	do	112	8	2 0 0	do do
do	do	80	8	2 0 0	do Lessard & Arrago.
				462 5 10	
				2170½	

Note.—Le rapport des licences est incomplet.

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.	
		Pin.	Epinette.	Moro'x.	Pieds.
TERRITOIRE MADAWASKA					
S. V. LARUE, Agent.					
Louis Sirois.....	Township d'Ashford.	139½			
P. Thiboutot.....	do Ixworth.....	45			
Personnes diverses de Ste. Anne.	do Ashford.....	249½	6½		
do de St. Roch.....	do do.....	146	47		
do de St. Jean, St.	do do.....				
Pierre et autres lieux.....	do do.....	Diverses espèces de bois			
A. G. Hart.....	Leverrier.....	502½			
Chs. Audet.....	Montmagny.....				
J. & S. Glasier.....	Rivière St. Jean.....	Exporté 3645		1097	43880
G. B. Hall.....	Buckland, Standon & Cranbourne.....	187	16923		
H. D. Breaky.....	Jersey, Linière & Marlow.....	1745	488		
J. & S. Glasier.....	Rivière St. Jean.....	630		3100	124000
W. H. McCrillis.....	do.....	1060		357	14300
McCrillis & Clark.....	do.....			350	14000
Pre. Thiboutot.....	Township d'Ixworth	Diverses espèces de bois			
do.....	do.....				
Louis Sirois.....	Ashford.....	148	1		
		8500½	17465½	4904	196180

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DE BOIS.

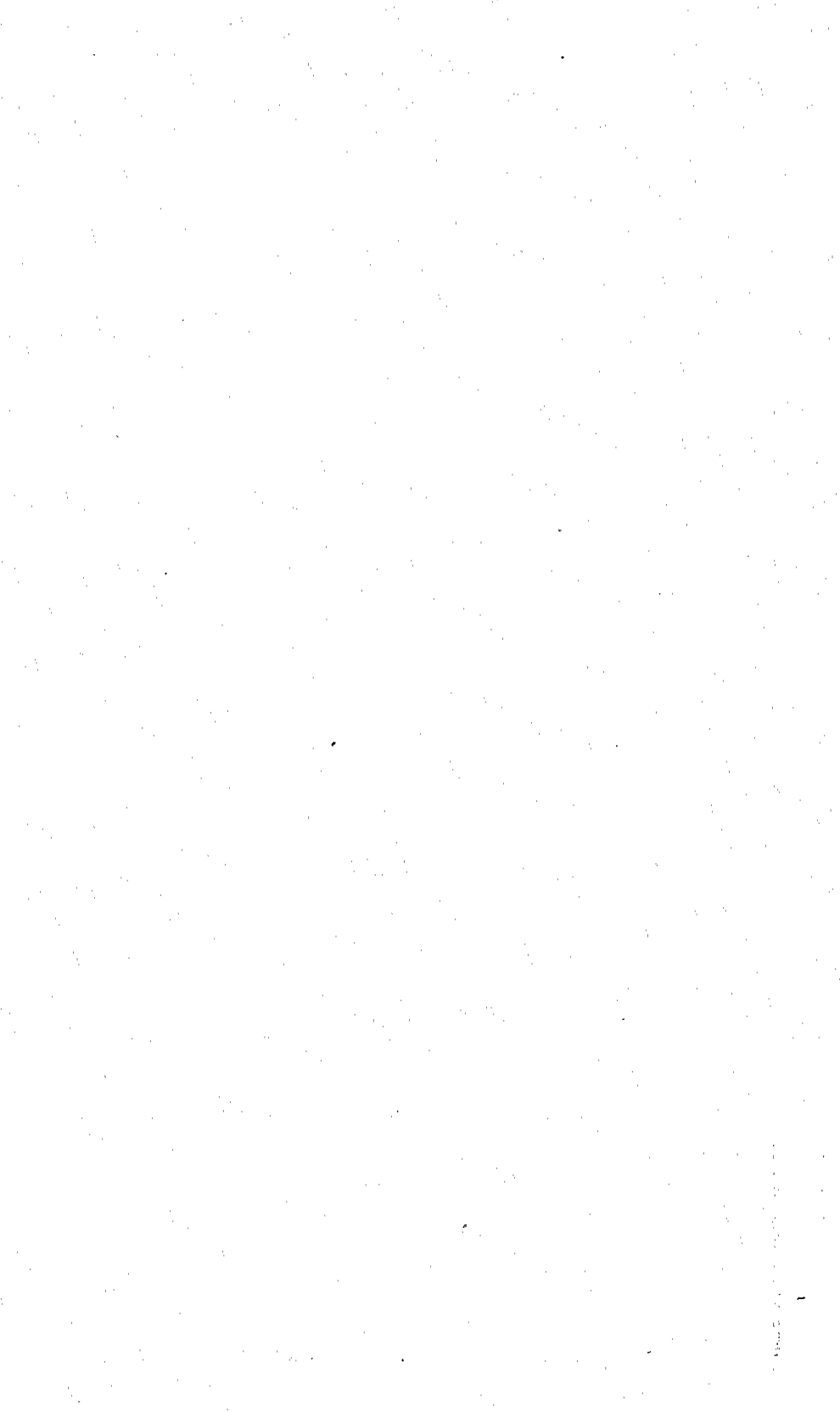
Moro'ux. Tamar- rin. Pieds.	Moro'ux. Chêne. Pieds.	Moro'ux. Orme. Pieds.	Moro'ux. Mérisier. Pieds.	Autres bois.		Cordes. Bois C.	Rames.	Bardeaux.	Marchés. douves I. O.	Droits			Remarques.	
				Moro'ux.	Pieds.					accrus sur la coupe du bois.				
										£	s.	d.		
					Cèdre.						2	18	1	
					21	316					1	13	2	
					300						8	2	10	Sans licence.
					250						6	6	1	do
											47	0	3	do
								250000			15	14	1	do
											12	10	0	do
											243	5	10	Billots à 10d.
											180	3	7	
											41	8	9	
											271	9	2	
											51	17	6	
											29	3	4	
											4	2	3	
								2250			0	2	3	
											3	1	11	
					571			252250			918	19	1	

RÉCAPITULATION.

	£	s.	d.
Billots de sciage Pin 8500½ à 5d.....	177	1	11
do plus exportés 3645 à 5d.....	75	18	9
do Epinette 17465½ à 2½d.....	181	18	7
Bois quar. et Bardeaux: 252,250 à 1s. m.	12	12	1
Pin 196,180 pieds à ½d.....	408	14	2
Cèdre 316 pieds à ½d.....	0	13	2
Sans licence.....	62	0	1
Fractions.....	0	0	2
	918	19	1
Total des rentes foncières pour l'année.....	£	462	5 10
Doits sur les bois.....		918	19 1
Total accru.....	£	1381	4 11

PENINSULE DU CANADA OUEST,

N. HAMMOND, Agent.



BOIS ET FORETS.

RAPPORT des licences accordées et droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
PÉNINSULE DU CANADA OUEST.					
N. HAMMOND, Agent.					
J. C. Thornbury.....	1856.	1	1	1	Township de Toronto.
E. Higgins.....	Mars 24	2	1	0	do
J. C. Thornbury.....	Avril 2	3	1	0	do
G. Valentine.....	do	4	8	0	Greenock.
G. Kirk.....	do	5	1	0	Essex.
Boncher & Lysal.....	do	6	2	4	Simcoe.
Robt. Davis.....	do	7	2	1	Lot de ville de Ripon.
H. R. A. Boys.....	do	8	2	1	Hythe.
J. Valentine.....	do	9	6	0	Township de Greenock.
			22½	12 5 0	

BOIS et FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
PÉNINSULE DU CANADA OUEST.							
N. Hammond, Agent.							
H. & D. M. Cook.....	Comté de Lambton.....						
Thos. Cundle.....	do Simcoe.....						
A. C. Thompson.....	do do.....			252	10,312		
W. Nethway.....	do do.....	360					
J. Snyder.....	do do.....			45	1,870		
J. Harrison.....	do do.....	230		50	3,134		
James Paton.....	do do.....	450					
Alex. Sheld.....	do Welland.....						
Allan Harris.....	do Simcoe.....			1,000	40,000		
H. & D. M. Cook.....	do Lambton.....						
J. & D. M. Stearns.....	do Simcoe.....	1,500					
J. Humphreys.....	do do.....			35	1,113		
J. C. Thornbury.....	do do.....			200	8,000		
J. V. Oberholt.....	do Welland.....						
D. McConkey.....	do Simcoe.....			550	22,000		
— Manning.....	do do.....			500	20,000		
Thos. Cundle.....	do do.....						
D. McConkey.....							
J. V. Oberholt.....							
Jas. Dawson.....	do Lambton.....						
G. Durand.....	do do.....						
J. McAllister.....	do Essex.....						
A. R. Carrier.....	Pointe Pélee.....						
J. McAllister.....	Comté d'Essex.....						
Ingalls & Nickeby.....	do Lambton.....						
Ebberts & Robinson.....	do do.....						
Porté en l'autre part.....		2590		2662	106449		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.		Orme.		Mérisier.		Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Cortes.	Rames.	Bardeaux.	Marché.			I. O.
											1570	412	£ s. d.
											20s.	8s.	1 14 9
							57 mâts à 5s.						21 15 0
													21 9 8
													7 10 0
													3 17 11
													12 9 4
													9 7 6
										250 à 1s.			12 10 0
													83 6 8
											11265		11 5 3
											20s.		31 5 0
													2 6 4
										1000 à 1s.			16 13 4
													50 0 0
													45 16 8
													41 13 4
							12 mâts à 5s.						3 0 0
													5 2 8
													5 5 0
											18550		Charges.
											20s.		do
													18 11 0
													2 15 0
											12156	8s.	12 15 7
											20s.	1558	79 15 0
													21 15 0
											5396	6157	7 17 1
											2909		2 18 2
417	16680					99		1250			51846	8127	532 15 3

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.
N. Hammond, Agent— <i>Continué.</i>							
Rapporté de l'autre part.		2590		2662	106479		
A. Carrier.....	Comté d'Essex.....						
Ingalls & Nickelby.....	do Lambton.....						
do	do do						
M. Clancy.....	do do						
H. & D. M. Cook.....	do do						
do	do do						
do	do Norfolk.....						
W. D. North.....	do Essex & Kent.....						
A. Reed & Cie.....	do Middlesex & Kent.....						
A. Carrier.....	do Kent.....						
H. Waters.....	do Kent & Essex.....						
R. Caufield.....	do Haldimand.....						
Ingalls & Nickelby.....	do Lambton.....						
M. Clancy.....	do Kent.....						
H. & D. M. Cook.....	do Norfolk.....						
do	do Lambton.....						
H. R. A. Boys.....	do Simcoe.....			20	800		
J. McAllister.....	do Essex.....						
Hooker & Pridham.....	do do						
Ebberts & Robinson.....	do Kent.....						
H. & D. M. Cook.....	do Welland.....						
do	do Elgin & Kent.....						
do	do do						
A. Carrier.....	do Essex.....						
D. D. Calvin & Cie.....				259	18,135		
Fowler & Kelsey.....							
H. & D. M. Cook.....				4	454		
John Pearson.....							
Sans licence 50 pour cent							
Ebberts & Robertson.....							
Kelsey & Fowler.....							
John McLeod.....							
do							
Porté en l'autre part.....		2590		2945	125868		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.		Orme.		Métisier.		Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.	
Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Cordes.	Rames.	Bardeaux.	Marché.			I. O.
417	16680					99		1250			51846	8127	£ s. d. 532 15 3	
											32:5	1200	3 13 11	
											7510		7 10 2	
87	3480												21 15 0	
											8000		8 0 0	
											1620		1 12 5	
											13514		13 10 3	
											6000		6 0 0	
											7038	22379	15 19 9	
											19536	91126	55 11 8	
											4936	1880	5 13 9	
											13605	30483	25 15 11	
21	840										2991		8 4 9	
281	11240												70 5 0	
												2075	0 16 6	
											2625		2 12 6	
120	4800												30 0 0	Bois Sauv.
													1 13 4	
38	1520												9 10 0	
												2583	1 0 8	
											530		0 11 7	
35	1400												8 15 0	
											8234	7843	11 7 8	
											4081		4 1 7	
											11881	13958	17 8 9	
													37 15 8	
											41688		41 13 9	
											20s.		1 3 5	
49	4416												27 12 0	
													13 16 0	Sans L.
												1869		
												4d.	1 13 11	
2	236												1 9 6	
													15 16 9	Sans L.
4	229												1 8 8	
1054	44841	154				99		1250			208900	182523	1107 0 1	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.	
		Pin.	Epinette.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.
N. Hammond, Agent— <i>Continué.</i>							
Rapporté de l'autre part.		2590		2945	125868		
Adam Papts.....							
A. Reed & Cie.....							
J. B. La Liberté.....							
Par McL. Stewart.....				263	18,589		
“ lui-même.....		2,590		2,682	107279		
Total.....		2,590		2,945	125868		

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Chêne.		Orme.		Mérissier.		Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Cordes.	Rames. Bardeaux.	Marchd.	I. O.		
1054	44841	1	54			99		1250		208900	182523	£ s. d. 1107 0 1	
											1794	1 17 5	
135	12330									8020 Id.	7836	41 11 7	
										1725	36336	122 2 0	
190	17211	1	54							51433	47835	308 5 8	
999	39960					99		1250		167212	180654	864 5 5	
1189	57171	1	54			99		1250		218645	228469	1172 11 1	

RÉCAPITULATION :

Billots de sciage : Pin,	2590 à 5d.	53 19 2
Bois carré : Pin,	125868 pds. à 1s. 2d.	262 4 6
“ “ Chêne	57171 pds. à 1½d.	357 6 5
“ “ Orme,	54 pds. à 1d.	0 4 6
“ “ Mâts,	99 pds. à 5s.	24 15 0
Bois de Corde : Cordes,	1250 à 1s.	62 10 0
Douves marchandes et à pipe,	209400 à 20s m.	209 0 9
Do do	9745 à 1d chaque.	40 12 1
Do des Indes Occidentales	180654 à 8s. m.	72 5 2
	47835 à 1s. 4d. chaque.	49 16 7
Sans licence, moins fractions	3s. 6d.	39 16 11
		1172 11 1
Total des rentes foncières pour l'année.....		12 5 0
“ des droits sur les bois.....		1172 11 1
Total accru.....		1184 16 1

TERRITOIRE HURON ET SUPERIEUR,

A. W. POWELL, Agent.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
TERRITOIRE HURON ET SUPÉRIEUR.					
A. W. Powell, Agent.					
1856.					
Quetton St. George	Janv. 2	38	50	6 5 0	Rivière Severn.
Waddell et Murray	Fév. 13	39	30	7 10 0	Entrée de Coffins.
François Clemov	do	40	30	3 15 0	Rivière Thessalon.
do	do	41	30	3 15 0	do
do	do	42	30	3 15 0	do
do	do	43	30	3 15 0	do
do	do	44	25	3 2 6	do
do	do	45	25	3 2 6	do
do	do	46	25	3 2 6	do
do	do	47	25	3 2 6	do
Walter Moberly	22	48	30	3 15 0	Rivière Missisagua.
do	do	49	30	3 15 0	do
George Caswell et al.	do	50	50	6 5 0	Rivière Ste. Marie.
do	do	51	25	3 2 6	do
do	do	52	25	3 2 6	do
Jos. Smith	23	53	40	5 0 0	do Muskoka.
do	do	54	20	2 10 0	do
do	do	55	40	5 0 0	do
do	do	56	20	2 10 0	do
Thos. Steers	Mars 1	57	14	1 15 0	Rivière Spanish.
do	do	58	20	2 10 0	do
do	do	59	8	1 0 0	do

do	do	60	30	3 15 0	Rivière au Sable.
do	do	61	30	3 15 0	do
do	do	62	25	3 2 6	Rivière au Serpent.
do	do	63	25	3 2 6	do
do	do	64	25	3 2 6	do
do	do	65	25	3 2 6	do
do	do	66	25	3 2 6	do
do	do	67	8	1 0 0	Rivière Spanish.
do	do	68	18	2 5 0	do
do	do	69	25	3 2 6	do
do	do	70	30	3 15 0	do
do	do	71	15	1 17 6	do
do	do	72	36	4 10 0	do
do	do	73	30	3 15 0	do
do	do	74	15	1 17 6	do
do	do	75	8	1 0 0	do
do	do	76	50	12 10 0	Iles dans la Rivière Severn.
Geo. Caswell & al.	Avril 4	77	50	12 10 0	Rivière Séguin.
Wm. M. Gibson	do	78	25	3 2 6	do
Jas. A. Gibson	23	79	25	3 2 6	Rivière Moon.
Gzowski & al.	do	80	25	3 2 6	do
do	do	81	25	3 2 6	Rivière au Poisson Blanc.
do	do	82	25	3 2 6	do
do	do	83	25	3 2 6	Rivière Michipicton.
do	do	84	50	6 5 0	do
do	do	85	50	6 5 0	Rivière Missisagua.
do	do	86	48	6 5 0	do
do	do	87	50	6 5 0	do
do	do	88	50	6 5 0	Rivière au Poisson Blanc.
do	do	89	25	3 2 6	do
do	do	90	25	3 2 6	Rivière Moon.
do	do	91	25	3 2 6	do
do	do	92	25	3 2 6	Rivière Michipicton.
do	do	93	25	3 2 6	do
do	do	94	50	6 5 0	Rivière Paraskey.
do	do	95	50	6 5 0	Rivières French et Meneganicshy.
do	do	96	50	6 5 0	do
				1740	233. 15 0

Le Porté en l'autre part. 1856-1857.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
Rapporté de l'autre part.			1740	£ s. d. 233 15 0	
Gzvoski & al.	Août 8	14	50	6 5 0	Rivière Menegansiby.
do	do	15	50	6 5 0	do Wanabitacibe.
do	do	16	50	6 5 0	do French
do	do	17	50	6 5 0	do do
do	do	18	50	6 5 0	do du Sud.
do	do	19	50	6 5 0	do do
do	do	20	30	3 15 0	Pointe Goulais.
do	do	21	25	3 2 6	Rivière Michipicoten.
do	do	22	25	3 2 6	do do
do	do	23	50	6 5 0	Rivière French.
do	do	24	50	6 5 0	do Key.
do	do	25	4	1 0 0	do de l'Eurgeon.
do	do	26	4	1 0 0	do Spanish.
do	do	27	30	3 15 0	do do
do	do	28	30	3 15 0	do do
do	do	29	12½	1 11 3	do do
do	do	30	15	1 17 6	do do
do	do	31	50	6 5 0	Rivière Severn.
do	do	32	30	3 15 0	Rivière Missisagua.
do	do	33	30	3 15 0	do do
do	do	34	50	6 5 0	Rivière Ste. Marie.
do	do	35	25	3 2 6	Rivière Moon.
do	do	36	25	3 2 6	do do
do	do	37	25	3 2 6	Rivière au Poisson Blanc.
do	do	38	25	3 2 6	do do

do	do	39	25	3 2 6	Rivière Michipicoten.
do	do	40	25	3 2 6	do do
do	do	41	40	3 5 0	Nord d'Eldon.
do	do	42	50	12 10 0	Rivière Shawnegan.
do	do	43	50	6 5 0	do Nebnywaské.
do	do	44	50	6 5 0	Sound de Parry.
do	do	45	50	6 5 0	Rivière Séguin.
do	do	46	50	6 5 0	Rivière Shebishéging.
do	do	47	50	6 5 0	do Muskoka
do	do	48	50	6 5 0	do do
do	do	49	50	6 5 0	do do
do	do	50	50	6 5 0	do do
do	do	51	50	6 5 0	Rivière Bad.
do	do	52	50	6 5 0	do do
do	do	53	50	12 10 0	Rivière Maganetawan.
do	do	54	50	12 10 0	do do
do	do	55	30	15 0 0	Rivière Key.
do	do	56	15	1 17 6	Rivière Muskoka.
do	do	57	15	1 17 6	do do
do	do	58	30	3 15 0	Rivière Noire.
do	do	59	15	1 17 6	do do
do	do	60	60	6 5 0	Rivière Masening.
do	do	61	32	4 0 0	Rivière de Bourne.
do	do	62	24	4 0 0	do do
do	do	63	50	12 10 0	Lac Nippissing.
do	do	.....	.....	7 5 0	Bonus sur licences 57, 58 & 59.
do	do	.....	.....	3 10 0	Bonus sur licence 50.
do	do	.....	.....	3 2 6	Rivière Severn.
do	do	.....	.....	3 2 6	do do
do	do	.....	.....	6 5 0	Rivière Spanish.
do	do	.....	.....	6 5 0	Rivière Severn.
do	do	.....	.....	6 5 0	Rivière au Sable.
do	do	.....	.....	6 5 0	do do
do	do	.....	.....	3 15 0	Rivière Thessalon.
do	do	.....	.....	3 15 0	do do
do	do	.....	.....	3 15 0	do do
Porté en l'autre part.			9994½	563 1 3	

BOIS et FORETS—Rapport des Licences accordées, etc.—Continué.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
Rapporté de l'autre part.....					
Frs. Clemow.....	Déc. 24	.....	3994½	£ s. d. 563 1 3	Rivière Thessalon.
do.....	do	.....	30	3 15 0	do
do.....	do	.....	25	3 2 6	do
do.....	do	.....	25	3 2 6	do
do.....	do	.....	25	3 2 6	do
G. Caswell & Clemow.....	do	.....	25	3 2 6	Rivière Severn.
do.....	do	.....	25	3 2 6	do
Joseph Smith.....	do	.....	40	5 0 0	Rivière Muskoka.
do.....	do	.....	20	2 10 0	do
do.....	do	.....	40	5 0 0	do
do.....	do	.....	20	2 10 0	do
Thomas Steers.....	do	.....	14	1 15 0	Rivière Spanish.
do.....	do	.....	20	2 10 0	do
do.....	do	.....	30	3 15 0	do
do.....	do	.....	36	4 10 0	do
do.....	do	.....	15	1 17 6	do
Geo. Caswell et Frs. Clemow.....	do	.....	8	1 0 0	Rivière Severn.
			4417½	615 18 9	

A. W. POWELL, AGENT—CONTINUÉ.

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

1874

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de Sciage.		Pin.		Tamarin.		Chêne.	
		Pin.	Épinette.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
TERRITOIRE HURON ET SUPERIEUR.									
A. W. Powell, Agent.									
Waddle et Murray.....	Rivière Beaverton	2200							
Andrew Heron.....	do Severn...	9075							
Eusébe Silvois.....	Rivière de Bourne	1716							
do	do	200							
W. B. Hamilton.....	Rivière Muskoka.	1643							
Waddle et Murray.....	do Beaverton	6500							
		21334							

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Orme.		Métisier.		Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois	REMARQUES.
More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.	Cordes.	Rames.	Bardeaux.	Marchd.			I. O.
											£ s. d.
											45 16 8 Bois Sauvage.
											189 1 3
											35 15 0 do do
											4 3 4
											34 4 7
											135 8 4
											444 9 2
RÉCAPITULATION.											
Billots de sciage—Pin 21,334 à 5d										444 9 2	
Total des rentes foncières pour l'année										615 18 9	
do droit sur les bois do										444 9 2	
Total accru.....										£1060 7 11	



TERRITOIRE DU BAS ST. LAURENT,

CHS. T. DUBE, Agent.



BOIS ET FORETS.

RAPPORT des licences accordées et droits accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

LICENCES ACCORDÉES.

NOMS.	Date.	No.	Etendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	LOCALITÉS.
TERRITOIRE DU BAS St. LAURENT.					
C. T. Dubé, Agent.					
Saml. Bradley, Jr.	1856.	1	15	£ 1 17 6	Rivière Grand Matane.
C. H. Tétu & Cie.	Nov. 18	2	44	5 10 0	Trois Pistoles.
W. Price & Fils.	21	3	12	1 10 0	Ste. Anne des Monts.
do.	27	4	8	1 0 0	Township McNider.
do.	Déc. 16	5	22	2 15 0	Rivière Méus.
do.	do	6	24	3 0 0	do Rimouski.
E. J. Barry.	do	7	14	1 15 0	Townships Viger et Whitworth.
			139	17 7 6	

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Bill. de sciage		Pin.		Famarin.	
		Pin.	Epinette.	M oc'x.	Pieds.	More'x.	Pieds.
TERRITOIRE DU BAS ST. LAURENT.							
C. J. Dubé, Agent.							
C. H. Tetu & Cie	Township de Begon		8770				
do	Raudot et Denonville	8090					
Henry Page	Township MacNider	8	326				
Wm. Price & Fils	do Viger	100					
do	Rivière du Loup	5112					
do	do		1764				
do	Rimouski	4500	8060				
do	Rivière Tartigon	1075	4700				
do	Township MacNider	700	9267				
do	Cap Chat	3033					
do	Township Whitworth		605				
Chs. Bertrand	do Viger						
M. G. Garvis	do do						
Lemesurier & Cie	Rivière Matane	1807	15727				
		24425	49219				

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

More'ux. Chêne.	Pieds.	More'ux. Orme.	Pieds.	More'ux. Mérisier.	Pieds.	Autres bois.		Bois de C.		Douves.		Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
						More'ux.	Pieds.	Cordes.	Rames.	Bardeaux.	March'd.			I. O.
												£ s. d.	
												91 7 1	
												168 10 10	
												3 11 3	
												2 1 8	
												106 10 0	
												18 7 6	
												177 14 2	
												73 10 1	
												111 2 4	
												63 3 9	
												6 6 1	
												1 5 0	
												1 9 2	
												201 9 4	
												1026 8 3	

RÉCAPITULATION :

Billots de sciage—Pin, B. 24425 à 5d.....	£503 17 1
“ Epinette, 49219 à 2½d.....	512 14 0
Bois quarré—Pin, R. 2331 pds. à ½d....	4 17 2
	<hr/>
	1026 8 3
Total des rentes foncières pour l'année.....	17 7 6
Droits sur les bois.....	1026 8 3
Total accru.....	1043 15 9



TERRITOIRE DE LA BAIE DES CHALEURS,

JOS. N. VERGE, AGENT.

BOIS ET FORETS—Rapport des Licences accordées et droits

DROITS

QUANTITÉ ET

NOMS.	LOCALITÉS.	Billots de sciage.		Pin.		Tamarin.		Chêne.	
		Pin.	Epinette.	Morceaux.	Pieds.	Morceaux.	Pieds.	Morceaux.	Pieds.
Joseph Verge, Agent— Continué.									
Rapporté de l'autre part.		148	2683	1240	44746				
Patrick Hamilton.	Maria.	22	37	10	308				
Richard Burton.	Petit Caspédia.	180	75	20	720				
Wm. McRae.	Bonaventure.			240	7000				
Wm. McKenzie.	do			140	4360				
John McCormick.	Petit Caspédia.	100		60	2247				
Philip Nellis.	Grand do								
William Stanley.	Rivière Gaspé N. O.	100	50	18	440				
Joseph Shaw.	Rivière Gaspé S. O. & Douglstown.	5000	2000	200	8000				
Peter Campbell.	Maria.								
Dan. Murchy.	Escuminac.			12	384				
		8550	4845	1940	68205				

accrus dans les différents Territoires pendant l'année 1856.

ACCRUS.

DESCRIPTION DU BOIS.

Morceaux.	Pieds.	Morceaux.	Pieds.	Autres bois.		Bois de C.	Cordes.	Rames.	Bardeaux.	Marchands.	Douves.	Droits accrus sur la coupe du bois.	REMARQUES.
				Morceaux.	Pieds.								
												£ s. d.	
		885	25103					91				206 11 9	
		10	250									2 0 2	
												6 0 8	
												14 11 8	
												9 1 8	
												8 15 4	
				52	780 Epinette.							1 12 6	
												3 10 5	
												204 3 4	
												1 0 10	
				50	500 Epinette.							2 0 0	
		18	576									457 8 4	
		913	25929	E. 450	12495			91					
				34	870								

RÉCAPITULATION.

	£	s.	d.
Billots de Sciage Pin 8,550 à 5d.	178	2	6
do Epinette 4,845 à 2½d.	50	9	5
Bois quarté et Pin 68,205 pieds à ½d.	142	1	11
Mérisier 25,929 à ½d.	54	0	5
Epinette 12,495 à ½d.	28	0	8
Juniper 870 à 1d.	3	12	6
Bois de chauffage, 91 cordes à 8d.	3	0	3
Fractions.	0	0	3
			457 8 4

BOIS ET FORETS.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE par Territoires, indiquant le tout de l'étendue sous Licence,—le montant total des rentes foncières et celui des droits sur les bois accrus pendant l'année finissant le 31 Décembre, 1856.

TERRITOIRES.	Etendue sous licence en milles carrés.	Montant accru des rentes foncières.			Montant accru sur les bois.			Total accru.		
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Ottawa Supérieure.....	15160 $\frac{5}{8}$	6103	13	10	27624	12	6	33728	6	4
Ontario	1429 $\frac{3}{4}$	976	18	8	5021	7	4	5998	6	0
Ottawa Inférieure.....	3405 $\frac{3}{4}$	1103	19	8	4577	7	3	5631	6	11
St. Maurice.....	2628 $\frac{1}{2}$	1414	17	10	1901	5	5	3316	3	3
St. François.....	825	241	0	0	1570	19	11	1811	19	11
Saguenay.....	1305 $\frac{7}{8}$	525	10	0	920	13	5	1446	3	5
Madawaska.....	217 $\frac{1}{2}$	462	5	10	918	19	1	1381	4	11
Péninsule du Canada Ouest.....	22 $\frac{5}{8}$	12	5	0	1172	11	1	1184	16	1
Huron & Supérieur.....	4417 $\frac{1}{2}$	615	18	9	444	9	2	1060	7	11
Bas St. Laurent.....	139	17	7	6	1026	8	3	1043	15	9
Baie des Chaleurs.....	.....	.....	.....	.....	457	8	4	457	8	4
	31504 $\frac{1}{2}$	11473	17	1	45636	1	9	57109	18	10

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 31 Décembre, 1856.

APPENDICE P.

SECONDE PARTIE.

REVENUS PROVENANT DES GLISSOIRES

DU

GOVERNEMENT.

Glissoires de l'Ottawa, - - - E. MASSE, Agent.

Glissoires du St. Maurice, - - - C. H. GODBY, “



BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des Propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur Glissoire.	Montants accrus.
E. MASSE, AGENT.				
1856.			s. d.	£ s. d.
Janvier 18	John Egan.....	66 radeaux billots de sciage passés sur la glissoire Arnprior.....	2 6	8 5 0
Mai 15	John & W. McLean..	50 do bois quarré sur la glissoire Chaudière.....	5 0	12 10 0
do 16	W. H. Hindiman.....	59 do do do do.....	do	14 15 0
do 31	Walton Smith.....	60 do do do do.....	do	15 0 0
do 31	do.....	60 do do do do.....	do	15 0 0
Juin 2	William Mohr.....	56 do do do do.....	do	14 0 0
do 3	Robert Klock.....	48 do do do do.....	do	12 0 0
do 5	Hilliard & Dickson...	51 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	19 2 6
do do	do.....	48 do do do do.....	do	18 0 0
do do	do.....	22 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	5 10 0
do 6	H. & J. Mair.....	86 do billots du haut des Grandes Chûtes Madawaska au lac Chats.	10 0	43 0 0
do 7	N. Burwash.....	12 do bois quarré du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.	8 9	5 5 0
do do	do.....	26 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	9 15 0
do 9	Walton Smith.....	54 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	13 10 0
do 10	Peter McArthur.....	37 do do do do.....	do	9 5 0
do do	Masson, Bruyere, Thomas & Cie.....	66 Madriers do do do.....	7 6	24 15 0
do do	do.....	64 do bois quarré du haut des Gd. Chûtes Madawaska au pieds de la Chaudière.....	17 6	56 0 0
do do	do.....	59 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	22 2 6
do 9	George Marshall.....	43 do du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	18 16 3
do 11	Daniel McLachlin....	56 do du haut des Grandes Chûtes au pied de la Chaudière.....	17 6	49 0 0
do do	do.....	57 do bois quarré du haut des Grandes Chûtes Madawaska au pied de la Chaudière.....	17 6	49 17 6
do do	do.....	73 do do do do.....	do	63 17 6
do do	George Bryson.....	63 do du haut de Calumet au pied Chaudière.....	12 6	39 7 6
do 12	John Supple.....	59 do do do do.....	do	26 17 6
do do	John Grierson.....	63 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	15 15 0
do 16	H. & J. Mair.....	63 do du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	27 11 3
do 17	Masson, Bruyere, Thomas & Cie.....	60 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	22 10 0
do 18	Robert Thompson....	19 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	11 17 6
do do	do.....	33 do du haut du Portage du Fort au pied de la Chaudière.....	8 9	14 8 9
do do	Robert Kenney.....	36 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	9 0 0
Porté en l'autre part.....				676.13.9

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des Propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur Glissoire.	Montants accrus.
	E. Masse, Agent, (Continué.)	Raporté de l'autre part...	s. d.	£ s. d. 676 13 9
1856.				
Jun 18	G. W. Osborne.....	18 radeaux de madriers du haut des Chats au pied de la Chaudière..	10 0	9 0 0
do do	Daniel O'Meara.....	45 do bois carré du haut de Calumet au pied de Chaudière..	12 6	25 2 6
do do	Thomas Bryson..	69 do do do do.....	do	43 2 6
do do	Alex. McLean.....	61 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	15 5 0
do 19	Duncan McFarlane..	73 do du haut de Armprior au pied de la Chaudière.....	8 9	31 13 9
do do	Masson, Bruyere, Thomas & Cie.....	44 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	16 10 0
do do	Wm. McConnell.....	57 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	35 12 6
do do	do.....	5 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	1 5 0
	John Egan & Cie.....	63 do bois carré du haut de Calumet au pied de la Chaudière..	12 6	39 7 6
		1 do sur la glissoire Calumet....	5 0	0 5 0
		1 do do Portage du Fort....	2 6	0 2 6
		1 do do glissoire des Chats..	5 0	0 5 0
do 20	John Foran.....	49 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	30 12 6
do do	Wm. Craig.....	48 do do do do.....	do	30 0 0
do do	do.....	34 do du haut du Portage du Fort au pied de la Chaudière.....	8 9	14 17 6
do do	do.....	3 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	0 15 0
do do	Samuel Lowe.....	79 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	29 12 6
do do	David T. Browne..	62 do du haut de Armprior au pied de la Chaudière.....	8 9	27 2 6
do 21	Taylor & Carswill....	101 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	63 2 6
do do	John Poupore.....	63 do do do do.....	do	39 7 6
do do	Masson, Bruyere, Thomas & Cie.....	80 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	30 0 0
		1 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	0 5 0
do do	Solomon Jones.....	59 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	36 17 6
do do	James Skead.....	80 do du haut des Grandes Chûtes Madawaska au pied de Chaudière	17 6	70 0 0
		6 do du haut des Grandes Chûtes au lac des Chats.....	10 0	3 0 0
		9 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	2 5 0
do do	John Brown.....	30 do bois carré du haut des Grandes Chûtes Madawaska au pied de la Chaudière.....	17 6	26 5 0
		55 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	20 12 6
		1 do sur la glissoire des Chats..	5 0	0 5 0
		Porté en l'autre part.....		1322 10 0

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoire.		Montants Accrus.	
			s. d.	£ s. d.		
	E. Masse Agent, (Continué.)	Rapporté de l'autre part.....			1322	10 0
1856.						
Juin 23	Hugh Carmichael....	69 radeaux du haut du Portage du Fort au pied de la Chaudière....	8 9		30	3 9
		1 do sur la glissoire Calumet....	5 0		0	5 0
		1 do do des Chats.....	5 0		0	5 0
		1 do do de la Chaudière	5 0		0	5 0
do do	do	78 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6		48	15 0
do 24	Wm. McKay.....	48 do du haut d'Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9		21	0 0
do 25	Hiram Colton.....	69 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6		43	2 6
do do	Veuve Al. McCauley.	77 do do do do...	do		48	2 6
do do	Jos. Aumond.....	49 do do do do...	do		30	12 6
do do	James Walker.....	73 do do do do...	do		45	12 6
do do	Wm. & Js. Snedden.	81 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6		30	7 6
do do	Arthur McArthur....	82 do du haut d'Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9		35	17 6
do do	Jos. Aumond.....	73 do sur la glissoire Chaudière...	5 0		18	5 0
do 26	Hugh Carmichael....	79 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6		49	7 6
do do	do	77 do do do do...	do		48	2 6
do do	do	37 do do do do...	do		23	2 6
do do	do	30 do du haut du Portage du Fort au pied de la Chaudière.....	8 9		13	2 6
do do	do	10 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6		3	15 0
do do	do	1 do bois quarré sur la glissoire Chaudière.....	5 0		0	5 0
do do	Masson, Bruyere, Thomas & Cie.....	62 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière.....	17 6		54	5 0
do 27	H. & J. Mair.....	54 do do do do...	do		47	5 0
		6 do du haut d'Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9		2	12 6
do do	do	64 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière.....	17 6		56	0 0
do 28	H. L. Browne.....	42 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6		15	15 0
do do	John Egan & Cie.....	82 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6		51	5 0
		1 do sur la glissoire du Calumet.	5 0		0	5 0
		1 do do Portage du Fort....	2 6		0	2 6
do 30	R. W. Cruice.....	63 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6		39	7 6
Juillet 1	Walter Findlay.....	94 do do do do...	do		58	15 0
do 2	David Moor.....	28 do du haut de Joachim au pied de la Chaudière.....	17 6		24	10 0
		25 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6		15	12 6
		Porté en l'autre part.....			2178	13 9

BOIS ET FORETS — Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoire.	Montants accrues.
	E. Mâsse, Agent, (Continué.)	Rapporté de l'autre part....	s. d.	£ s. d.
1856.				2178 13 9
Juillet 1	David Moor.....	50 radeaux du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	31 5 0
do do	do	50 do do do do...	do	31 5 0
do do	Louis Brissard.....	23 do do do do...	do	14 7 6
		33 do du haut du Portage du Fort au pied de la Chaudière.....	8 9	14 8 9
do do	do	73 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	45 12 6
do do	do	57 do do do do...	do	35 12 6
do 3	Benj. McConnell.....	69 do do do do...	do	43 2 6
	McConnell & Jolicœur	80 do du haut de Joachims au pied de la Chaudière.....	17 6	70 0 0
do 5	Robert Conroy.....	102 do bois quarré sur la glissoire Chaudière.....	5 0	25 10 0
do do	John Poupore.....	51 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	31 17 6
		25 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	9 7 6
		1 do sur la glissoire des Chats...	5 0	0 5 0
do do	do	61 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	38 2 6
do 7	John Foran.....	48 do do do do...	do	30 0 0
		16 do sur la glissoire Chaudière...	do	4 0 0
do 8	Arthur McArthur.....	59 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière.....	17 6	51 12 6
		3 do du haut d'Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	1 6 3
do do	do	53 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière.....	17 6	46 7 6
do do	Eusebe Varin.....	33 do sur la glissoire Chaudière...	5 0	8 5 0
do do	John Lynch.....	63 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	39 7 6
do 9	James McFarlane....	80 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	30 0 0
		27 do sur la glissoire Chaudière...	5 0	6 15 0
do do	John Supple.....	84 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	52 10 0
do do	Hilliard & Dickson...	54 do du haut d'Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	23 12 6
do 10	John L. McDougall ..	72 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	27 0 0
		2 do sur la glissoire Chaudière...	5 0	0 10 0
do 11	John L. Coghlan.....	48 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	30 0 0
		1 do sur la glissoire Chaudière...	5 0	0 5 0
do do	A. H. Dunlop.....	77 do bois quarré du haut de Calumet au pied de la Chaudière....	12 6	48 2 6
do do	do	59 do do do do...	do	36 17 6
		Porté en l'autre part.....	.....	3006 1 3

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des Propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoire.	Montants accrus.
	E. Masse, Agent, (Continué.)	Rapporté de l'autre part.....		£ s. d. 3006 1 3
1856.			d. s.	
Juillet 11	D. T. Brown.....	73 radeaux du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	31 18 9
do 15	C. S. Bellows.....	67 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	41 17 6
do do	John Lynch.....	61 do do do do...	do	38 2 6
do do	Jos. Aumond.....	77 do do do do...	do	48 2 6
do 16	H. & J. Mair.....	95 do du haut des Grandes Chûtes au pied de la Chaudière.....	17 6	83 2 6
		6 do du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	2 12 6
do do	Daniel O'Meara.....	72 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	45 0 0
do do	Samuel Dickson.....	60 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	22 10 0
do do	do	60 do do do do...	do	22 10 0
do 18	John Poupore.....	74 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	46 5 0
		6 do sur la glissoire Chaudière.....	5 0	1 10 0
do do	C. & R. McDonell...	72 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	27 0 0
do do	do	72 do do do do...	do	27 0 0
do 23	Joseph Bell.....	74 do du haut de Joachins au pied de la Chaudière.....	17 6	64 15 0
do do	do	61 do do do do...	do	53 7 6
do do	Alex. McClaren.....	92 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	57 10 0
do 24	J. & D. Bell.....	76 do do do do...	do	47 10 0
		8 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	3 0 0
do do	do	72 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	45 0 0
do do	do	80 do do do do...	do	50 0 0
		7 do sur la glissoire Chaudière...	5 0	1 15 0
do 25	Jos. Aumond.....	7 do do Portage du Fort...	2 6	0 17 6
do 26	Alex. Horn.....	54 do du haut de Joachins au pied de la Chaudière.....	17 6	47 5 0
do do	William Rice	63 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	23 12 6
do do	G. W. Osborne.....	64 do do do do...	do	24 0 0
do do	John Gillies.....	49 do madriers du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	10 0	24 10 0
do do	Alex. Caldwell.....	58 do bois quarré du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	21 15 0
do do	do	63 do do do do...	do	23 12 6
do do	do	64 do do do do...	do	24 0 0
do 28	C. & R. McDonell...	37 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	23 2 6
		17 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	6 7 6
		Porté en l'autre part.....		3985 12 6

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des Propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoire.	Montants accrus.
	E. Mâsse, Agent, (Continué.)	Rapporté de l'autre part....	s. d.	£ s. d. 3985 12 6
1856.				
Juillet 28	J. & D. Bell.....	27 radeaux du haut de Joachins au pied de la Chaudière.....	17 6	23 12 6
		33 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	20 12 6
		75 do du haut de Joachins au pied de la Chaudière.....	17 6	65 12 6
do 30	C. & R. McDonell....	78 do do do do... do	do	68 5 0
do do	do	81 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	30 7 6
do do	do	90 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	56 5 0
Août 1	J. E. Babcock & Cie.	Barrage de 1458 morceaux de Pin à Gatneau.....	0 2	12 8 0
do do	John & W. McLean..	14 radeaux bois carré du haut de Calumet au pied de Chaudière..	12 6	8 15 0
do 2	John Egan & Cie....	1 do sur la glissoire Chaudière..	5 0	0 5 0
do do	do	55 do do do do... do	do	13 15 0
do do	do	48 do do do do... do	do	12 0 0
do do	do	58 do do do do... do	do	14 10 0
do do	do	109 do du haut de la glissoire des Chats au pied de la Chaudière..	7 6	40 17 6
do 5	James Skead.....	61 do du haut des Grandes Chûtes au pied de la Chaudière.....	17 6	53 7 6
		3 do du haut des Grandes Chûtes au lac des Chats.....	10 0	1 10 0
do do	do	2 do sur la glissoire des Chats... do	5 0	0 10 0
do do	do	56 do du haut des Grandes Chûtes au pied de la Chaudière.....	17 6	49 0 0
		5 do du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	2 3 9
do do	do	2 do sur la glissoire Chaudière.. do	5 0	0 10 0
do do	do	60 do du haut des Grandes Chûtes au pied de la Chaudière.....	17 6	52 10 0
		2 do sur la glis. Grandes Chûtes. do	7 6	0 15 0
do do	John L. McDougall..	42 do du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.....	8 9	18 7 6
		23 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.....	7 6	8 12 6
do do	John Supple.....	94 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.....	12 6	58 15 0
do do	do	94 do do do do... do	do	58 15 0
do 6	Benj. McConnell....	61 do do do do... do	do	38 2 6
do do	John Curry.....	78 do do do do... do	do	48 15 0
do do	do	1 do sur la glissoire Chaudière.. do	5 0	0 5 0
do 7	Geo. & Wm. Aird....	74 radeaux bois carré du haut des Grandes Chûtes au pied de la Chaudière.....	17 6	64 15 0
	do	74 do do do do... do	do	64 15 0
		Porté en l'autre part.....	...	4874 6 9

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoire.	Montants accrus.
			s. d.	£ s. d.
	E. Masse, Agent, (Continué.)	Rapporté de l'autre part. ....	.....	4874 6 9
1856.				
août 7	C. & R. McDonell ...	78 radeaux du haut des Chats au pied de la Chaudière	7 6	29 5 0
do do	do	72 do do do do	do	27 0 0
do do	do	70 do do do do	do	26 5 0
do do	do	1 do sur la glissoire des Chats ..	5 0	0 5 0
do 8	Robert Skead.	70 do du haut des Chats au pied de la Chaudière	7 6	26 5 0
	do	62 do do do do	do	23 5 0
	do	75 do do do do	do	28 2 6
do do	Elliot Johnston	31 do do do do	do	30 7 6
do do	Robert Kernachan	68 do do do do	do	25 10 0
do 9	Roderick Ryan	82 do bois carré du haut de Joachims au pied de la Chaudière ..	17 6	71 15 0
		1 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière	12 6	0 12 6
do do	do	85 do du haut de Joachims au pied de la Chaudière	17 6	74 7 6
do 11	C. & R. McDonell. ...	72 do du haut des Chats au pied de la Chaudière	7 6	27 0 0
		64 do do do do	do	24 0 0
do 13	James P. Moffatt	68 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière	12 6	42 10 0
		76 do do do do	do	47 10 0
		1 do par Calumet	5 0	0 5 0
		1 do do Portage du Fort	2 6	0 2 6
do do	do	77 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière	12 6	48 2 6
do 14	William Morris	88 do bois carré du haut d'Arnprior au pied de la Chaudière ..	8 9	38 10 0
do do	John Supple	80 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière	12 6	50 0 0
do 15	John Egan & Cie	77 do du haut des Chats au pied de la Chaudière	7 6	28 17 6
do do	do	43 do do do do	do	16 2 6
do do	do	64 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière	17 6	56 0 0
do do	do	51 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière	12 6	31 17 6
do do	do	6 do du haut du Portage du Fort au pied de la Chaudière	8 9	2 12 6
		1 do du haut des Chats au pied de la Chaudière	7 6	0 7 6
do 22	L. M. Coutlée	4 do sur la glissoire Chaudière ..	5 0	1 0 0
	Peter White	95 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière	12 6	59 7 6
do 27	Wm. Moffatt	42 do du haut de Joachims au pied de la Chaudière	17 6	36 15 0
do do	do	41 do do do do	do	35 17 6
		Porté en l'autre part. ....	...	5784 4 3

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoire.	Montants accrus.
	E. Masse, Agent, (Continué.)	Rapporté de l'autre part.	s. d.	£ s. d.
1856.				5784 4 3
Août 28	Joseph Aumond	Barrage de 368 morceaux de bois quarré à Gatineau.	0 2	3 1 4
	do	do de 14 do bois plat do	0 1	0 1 2
do do	do	53 radeaux de bois quarré du haut de Calumet au pied de la Chaud.	12 6	36 5 0
	do	1 do sur la glissoire Chaudière.	5 0	0 5 0
do do	do	64 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière	12 6	40 0 0
do do	Ben. McConnell.	14 do do do do	do	8 15 0
		1 do du haut des Chats au pied de la Chaudière.	7 6	0 7 6
Sept. 1	Robert Thompson.	32 do bois quarré sur la glissoire Calumet.	3 9	6 0 0
		66 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.	12 6	41 5 0
do do	C. & R. McDonnell.	51 do du haut des Chats au pied de la Chaudière	7 6	19 2 6
do do	do	53 do do do do	do	19 17 6
do do	John Egan & Cie.	56 do do do do	do	21 0 0
		59 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière	17 6	51 12 6
do do	Robert Conroy.	64 do do do do	do	56 0 0
do do	do	72 do do do do	do	63 0 0
do do	do	93 do do do do	do	81 7 6
		27 do du haut de Arnprior au pied de la Chaudière.	8 9	11 16 3
do 3	Ira Mason.	80 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.	12 6	50 0 0
do do	do	76 do do do do	do	47 10 0
do do	do	1 do sur la glissoire Calumet.	5 0	0 5 0
do 8	McKay & Robertson.	76 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière.	17 6	66 10 0
do do	Wm. McKay.	32 do do do do	do	71 15 0
do do	Daniel McLachlin.	67 do do do do	do	58 12 6
do do	do	64 do do do do	do	56 0 0
do do	do	71 do do do do	do	62 2 6
do do	do	61 do do do do	do	53 7 6
		1 do du haut des Grandes Chutes au lac des Chats.	10 0	0 10 0
		1 do sur la glissoire des Chats.	5 0	0 5 0
do do	do	71 do du haut des Grandes Chutes au pied de la Chaudière.	17 6	62 2 6
do 9	Wm. Morris.	120 do bois quarré du haut de Calumet au pied de la Chaudière.	12 6	75 0 0
		3 do par Calumet.	5 0	0 15 0
		3 do do Portage du Fort.	2 6	0 7 6
		2 do do Chats	5 0	0 10 0
do do	do	72 do du haut de Calumet au pied de la Chaudière.	12 6	45 0 0
		Porté en l'autre part.		6894 13 0

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires de l'Ottawa et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoire.	Montants accrues.
	F. Mâsse, Agent, (Continué.)	Rapporté de l'autre part.	s. d.	£ s. d.
1856.				6894 13 0
Sept. 10	John Supple.	93 radeaux bois quarré du haut de Calumet au pied de la Chaudière.	12 6	58 2 6
		1 do sur la glissoire Chaudière.	5 0	0 5 0
do 15	Philip Thompson.	Barrage de 6718 billots de sciage à Gatineau.	1 2	13 19 11
do do	Wm. T. Aylen.	80 radeaux bois quarré du haut de Calumet au pied de la Chaudière.	12 6	50 0 0
	do	34 do do do	do	52 10 0
do 24	G. W. Osborne.	51 do madriers du haut des Chats au pied de la Chaudière.	10 0	25 10 0
	do	1 do bois quarré do do	7 6	0 7 6
Oct. 1	do	50 do madriers du haut des Chats au pied de la Chaudière.	10 0	25 0 0
do 8	Alex. McIntosh.	2 do bois quarré sur la glissoire Chaudière.	5 0	0 10 0
do 27	Success de G. B. Hall.	Barrage de 26,065 billots de sciage à Gatineau	0 ½	54 6 0½
do 28	John Egan & Cie.	53 radeaux bi-lots de sciage sur la glissoire de Arnprior.	2 6	10 7 6
		44 do madriers sur la glissoire Chaudière.	7 6	16 10 0
Nov. 1	Hamilton Frères.	Barrage de 71,693 billots de sciage à Gatineau.	0 ½	149 7 2½
		do de 53 morceaux bois quarré, do do do	0 2	0 8 10
do 22	Harris & Brownson.	Barrage de 4510 billots de sciage à Gatineau	0 ½	9 7 11
do 29	J. M. Currier & Cie.	do do de 19,242 do	0 ½	40 1 9
Déc. 18	Gilmour & Cie.	355 radeaux bois quarré du haut de Calumet au pied de la Chaudière.	12 6	221 17 6
		414 do du haut des Grandes Chutes Madawaska au pied de Chaudière.	17 6	362 5 0
		81 do du haut de Joachims au pied de la Chaudière.	17 6	70 17 6
		1 do sur la glissoire Calumet	5 0	0 5 0
		1 do do des Chats.	5 0	0 5 0
		42 do do de la Chaudière.	do	10 10 0
		Total accru.		5067 7 2
		Duquel par McL. Stewart.		7054 3 4
		do lui-même.		1013 4 2
				5067 7 6

BOIS ET FORETS—Rapport des Taux provenant des Glissoires
de St. Maurice et des Travaux pendant l'année 1856.

Date.	Noms des propriétaires de bois.	Glissoires passées.	Taux sur glissoires.	Montants accrus.
1856	C. H. Godby, Agent.			£ s. d.
	T. McDougall			9 3 6
	A. Gilmour & Cie			3 18 0
	G. B. Hall			115 18 11
	E. Quinn & Cie			48 17 0
	G. Baptist			125 6 3
	W. Price			0 16 0
	Compagnie desbois de St. Maurice			236 17 6
		Total accru		540 16 2

Nota:—Les glissoires du St. Maurice étant encore nouvelles, et leur bureau n'étant pas entièrement organisée, les détails ne peuvent être donnés au long.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES BOIS ET FORETS.

NOMS DES AGENTS.	LICENCES ACCORDÉES.			DROITS ACCRUS.																							Droits accrus sur la coupe du bois.	Total accru sur licences accordées et coupe du bois.								
	No. des locations.	Étendue en milles carrés.	Montant des rentes foncières.	QUANTITÉS ET DESCRIPTION DU BOIS.																																
				Billots de sciage.			Pin blanc.		Tamarin.		Chêne.		Orme.		Mérissier.		Épinette.		Cèdre et Juniper.		Rames No.	Bardeaux No.	Douves.		Flottes et perches. No.	Mâts. No.			Bois de Corde. Cordes							
				Pin blanc.	Épinette.	Pin rouge.	Morc'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.			Marchd.	I. O.												
A. J. Russell.....	534	15,160	£ s. d. 6,103 13 10	230,498			180,600	10,864,659			203	5,116	1,092	37,043						44															£ s. d. 27,624 12 6	£ s. d. 33,728 6 4
J. F. Way.....	95	1,429	976 18 8	160,090			4,377	349,237			40	1,580	1,715	62,169							25,250	5,330	7,000	393			25						5,021 7 4	5,998 6 0		
C. E. Belle.....	132	3,405	1,103 19 8	129,055	175		13,706	713,895	3	123	98	2,440	2,608	80,869						2,374														4,577 7 3	5,681 6 11	
O. Wells.....	66	2,628	1,414 17 10	78,229	9 196		1,965	84,340																										1,901 5 5	3,316 3 3	
Ger. J. Nagle.....	47	825	241 0 0	52,371	7,805					780	12,140																							1,570 19 11	1,811 19 11	
Geo. DuBerger.....	75	1,305	525 10 0	32,880	19,228	1,213																												920 13 5	1,446 3 5	
S. V. Larue.....	94	2,170	462 5 10	8,500	17,465		4,904	196,180													252,250														918 19 1	1,381 4 11
N. Hammond.....	9	22	12 5 0	2,590			2,945	125,868			1,189	57,171	1	54								218,645	228,489		99	1,250								1,172 11 1	1,184 16 1	
A. W. Powell.....	138	4,417	615 18 9	21,334																														444 9 2	1,060 7 11	
Chas. T. Dubé.....	7	139	17 7 6	24,425	49,219		235	2,331																										1,026 8 3	1,043 15 9	
Jos. N. Verge.....				8,550	4,845		1,940	68,205																											457 8 4	457 8 4
	1,197	31,504	11,473 17 1	748,523	107,934	1,213	210,672	12,404,715	783	12,263	1,530	66,307	5,416	180,135	943	26,829	450	12,495	J. 34 C. 252	870 3,649	2,418	277,500	223,975	235,489	393	99	1,369							45,636 1 9	57,109 18 10	
									148 courbes.																											

Total accru sur Licences accordées et coupe du bois.....£57,109 18 10
 " " glissoires..... 8,608 3 4
 Grand Total.....£65,718 2 2

JOSEPH CAUCHON,
 Commissaire.

Département des Terres de la Couronne,
 Toronto, 31 Décembre, 1856.

APPENDICE P

TROISIEME PARTIE.

TRANSACTIONS DU DEPARTEMENT

DU

SURINTENDANT DES MESUREURS DE BOIS.

WILLIAM QUINN,	-	-	-	Surintendant,	Québec.
GEORGE COLLER,	-	-	-	Député do	Sorel.
CHS. E. BELLE,	-	.	-	do do	Montréal.

B.—BOIS ET FORETS—Tableau du mesurage et inspection du bois de construction au Port de Québec, sous la surveillance du Bureau du Surintendant des Inspecteurs de bois, pendant la saison de 1856.

MORCEAUX.	Mesuré.	TON'X.	s.	d.	£	s.	d.
Pin Blanc	274617	417054 ⁰ / ₁₀₀	23		5127	0	2
Noyer cendré	218	250 ⁰ / ₁₀₀					
Noyer tendre	62	65 ⁰ / ₁₀₀					
Bois blanc	35	44 ⁰ / ₁₀₀					
		Total			2242	10	10
Pin Rouge	57416	60777 ²⁰ / ₁₀₀					
Chêne	17449	32005 ⁰ / ₁₀₀					
Orme	32571	30161 ⁰ / ₁₀₀					
Frêne	2165	2416 ⁰ / ₁₀₀					
Tamarin	21729	14837 ⁰ / ₁₀₀					
Mérisier	3293	1390 ⁰ / ₁₀₀					
Erable	67	74 ⁰ / ₁₀₀					
Hêtre	15	14 ⁰ / ₁₀₀					
Cigle	1330	980 ⁰ / ₁₀₀					
Épinette	26	26 ⁰ / ₁₀₀					
Noyer	1228	820 ⁰ / ₁₀₀					
	1924	143522 ²⁰ / ₁₀₀	33				
Pin blanc		2952 ⁰ / ₁₀₀	53		66	2	3
Pin Rouge	14	15 ⁰ / ₁₀₀	64		0	8	1
Orme	1143	920 ⁰ / ₁₀₀					
Frêne	3	3 ⁰ / ₁₀₀					
Tamarin	9	4 ⁰ / ₁₀₀					
Mérisier	848	2643 ⁰ / ₁₀₀					
		Total	71		36	8	0
Comptés et mesurés, ou mesurés et près à être mis à bord.							

MORCEAUX.	Compté	do	do	do	do	par 100 morceaux	s.	d.	£	s.	d.
Rames	1040	Compté	do	do	do	do	4	6	2	6	10
Rames	61476	do	do	do	do	do	1	2	35	17	3
Mâts et Beauprés	728	24 pouces et plus, chaque	do	do	do	do	3	10	139	10	8
do	683	19 à 24 pouces, chaque	do	do	do	do	3	3	110	19	9
do	107	12 à 19	do	do	do	do	2	2	11	11	10
Barres d'anspect, Pin rouge	80	19 à 24	do	do	do	do	3	3	13	0	0
do	1492	12 à 19	do	do	do	do	2	2	161	12	8
Barres d'anspect, Épinette	31	do	do	do	do	do	2	2	3	7	2
	1603										
Douves, marchandises	1,339	1,235m. 4c. 2qrs.—27 morceaux : par mille					14	6	395	144	
do Indes Occidentales	682	940m. 1c. 3qrs.—28 morceaux : par mille					6	4	297	147	
Madriers	1,721,021	Inspecté 1,920,577 ³ / ₄ morceaux marchands par 100 marchand.					2	10	372,0	164	
do	277,234	Compté 333,565 ³ / ₄ morceaux marchands par 100 do					7	7	37	51	
Pièces et planches	263,081	Inspecté par 100 morceaux					2	0	263	16	0
do	29,195	Compté					1	8	24	6	7
Bois à lattes	2,639 ³ / ₄	Communi et inspecté par corde					1	8	249	19	10
									12469	9	1
Rapports demeurant dus suivant l'état B du 31 Décembre, 1855, £278 17:—6 reçus depuis									12	11	9
Restant dus cette année									12452	0	10
									96	18	7
									12385	2	3

REDEVANCES.

Dû pour 1855	£266	5	9
do présente année 1856	96	18	7
Total dû	363	4	4

C.—TABLEAU des Honoraires payés aux Inspecteurs de Bois dans leurs différents départements pour travaux faits pendant la saison de 1856.

Département.	Nom de l'Inspecteur, etc.	Voucher.	Montant.			Total.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
Bois carré..... Mâts, Barres d'ans- pect, etc.	Ig. A. Dorval.....	1	343	1	2	862	9	4
	Olivier Gaboury.....	2	278	11	10			
	Alexis Dorval.....	3	240	16	4			
Bois carré.....	Joseph Larose.....	4	229	8	11	4484	0	1
	Pierre McNeil.....	5	213	17	0			
	Olivier Gauvreau.....	6	211	5	2			
	Denis Cantillon.....	7	209	4	1			
	J. S. Waterson.....	8	200	4	5			
	Thomas Redmond.....	9	196	5	7			
	Edward Verreault.....	10	194	16	9			
	James Scott.....	11	159	18	11			
	N. Valin.....	12	181	14	11			
	Peter Gilgau.....	13	179	18	3			
	J. B. Vachon.....	14	172	12	10			
	Jas. Lynch.....	15	171	5	2			
	William Duggan.....	16	163	15	0			
	John Clark.....	17	168	1	0			
	Joseph Lockquell.....	18	167	1	5			
	John O'Sullivan.....	19	163	10	9			
	Louis Dorion.....	20	161	2	11			
	Pierre Jennest.....	21	159	2	11			
	William Bee.....	22	158	13	6			
	Denis Duggan.....	23	155	1	8			
	Jacques Jobin.....	24	151	0	11			
	Henry McPeak.....	25	143	1	2			
	F. X. Béland.....	26	137	7	6			
Robt. Russell, partie de la saison	27	107	0	2				
Stephen Lambert, do.....	28	105	17	7				
Thomas Murphy, do.....	29	85	18	11				
John Miller, inspect. de l'export	30	50	4	6				
George Miller, do.....	31	44	18	0				
Ml. Quirk, do.....	32	0	10	2				
Bois cré., madriers, planches, pièces et bois à lattes.	Jean Bornais.....	33	116	18	9	234	19	4
	J. B. Jarnac.....	34	108	0	7			
Madriers, planches, pièces et bois à lattes.	F. X. Thompson.....	35	340	1	8	2667	4	11
	Thos. Wilson.....	36	267	19	5			
	Thos. Malone.....	37	265	10	9			
	Michl. Power.....	38	232	4	1			
	Michel Hamel.....	39	230	18	9			
	Benjamin Lockquell.....	40	212	6	5			
	James Myler.....	41	188	0	10			
	Patrick Malone.....	42	172	0	5			
	Charles Couture.....	43	159	13	8			
	William McKutcheon.....	44	153	12	1			
	Maurice Malone.....	45	138	6	4			
	Jean Couture.....	46	112	2	3			
	Peter Gilley.....	47	98	12	2			
Jérôme Couture.....	48	95	16	1				
Porté en l'autre part.....	2667	4	11	5571	8	9

TABLEAU des honoraires payés aux inspecteurs, etc.—*Continué.*

Département.	Nom de l'Inspecteur, etc.	Voucher.	Montant.	Total.
Madriers, pièces, planches, et bois à lattes.	Rapporté.....	2667 4 11	5571 8 9
	Michl. Murphy.....	49	93 5 0	
	Thos. Clark, inspect. de l'export.....	50	12 18 4	
				2773 8 3
Dcuves.....	M. Gibbons.....	51	120 18 0	1035 0 3
	Jos. Frederick.....	52	103 14 4	
	Barthe. Chartier.....	53	91 16 1	
	Louis Myrand.....	54	83 8 2	
	Wm. O'Brien.....	55	82 19 10	
	Jacques Villeneuve.....	56	80 18 1	
	John Curtin.....	57	79 10 0	
	Chas. Corneau.....	58	78 17 10	
	Rob't. Boyle.....	59	76 14 6	
	Jos. Langlois.....	60	74 11 4	
	Clément Giroux.....	61	74 3 3	
	J. B. Philbert.....	62	73 2 7	
Martin O'Brien, partie de la saison.....	63	14 6 3		
				1035 0 3
				9379 17 3

N. B.—Le montant payé aux Inspecteurs de bois tel que détaillé par le tableau, est le gros du montant de leurs revenus respectifs, à même lequel ils ont à payer, conformément à la 17e clause de l'acte, leurs aides et assistants, ainsi que toutes autres dépenses indispensables dans l'exécution de leurs devoirs.

D.—BOIS ET FORETS—Tableau des Salaires payés aux employés dans le Bureau du Surintendant des Inspecteurs de bois, Québec, pour l'année finissant le 31 décembre, 1856.

Nom.	Charge.	Département.	Terme de l'Engagement.	No. du Voucher.	Salaires.		Montant.
					£	s. d.	£ s. d.
Mathew Harbeson	Chef-clerc et député-sur-intendant	.....	12 Mois de salaire finissant 31 Déc. 1856.	64	360	0 0	
Charles S. Graddon	Caisser	.....	do	65	300	0 0	
Alexander Fraser	Teneur de livres	.....	do	66	300	0 0	
John J. Cooke	Clerc des spécifications	Département des bois.	Saison 1er Mai au 20 Novembre 1856	67	181	5 0	
John O'Kane	do	do	do 31 Décembre 1856	68	200	0 0	
Alexander McGillis	do	Départ. des madriers.	do do	69	193	15 0	
James Prendergast	do	Département des bois.	12 Mois salaire finissant 15 Novembre 1856	70	150	0 0	
Pierre Miller	do	do	Saison 1er Mai au do	71	171	17 6	
Francis Quin	do	Départ. des madriers.	do do	72	137	10 0	
Oct. Vézina	do	Département des bois.	do do	73	125	0 0	
James O'Leary	do	do	do do	74	125	0 0	
Thad Walsh	do	do	do do	75	100	0 0	
W. A. Launière	do	do	do do au 8 Nov. 1855	76	100	0 0	
L. Hearne	do	do	do do au 1 Déc. 1856	77	75	0 0	25 19 7 6
Edward Duggan	.....	.....	Casuel, tel qu'engagé de temps à autre	78	25	10 0	
Hy. Temple	.....	.....	do do	79	23	1 10	
P. H. Marchand	.....	.....	do do	80	18	17 6	
E. O'Brien	.....	.....	do do	81	14	1 6	
J. Galina	.....	.....	do do	82	6	1 10	
J. B. Charlton	.....	.....	do do	83	32	7 6	120 0 2
							2639 7 8

G.—BOIS ET FORETS—Montant des Bonus payés aux employés dans le Bureau du Surintendant des Inspecteurs, Québec, pour l'année 1854, suivant la lettre du Commissaire des Terres de la Couronne, datée Toronto, 2 décembre 1856.

NOM.	Salaires, 1854.			Bonus ci-payé.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Mathew Harbeson	300	0	0	75	0	0
Charles Graddon.....	250	0	0	62	10	0
Alexander Fraser.....	250	0	0	62	10	0
John Y. Cooke.....	145	0	0	36	5	0
Edward Byrne.....	150	0	0	37	10	0
John O'Kane.....	160	0	0	40	0	0
Alexander McGillis.....	155	0	0	38	15	0
James Prendergast.....	120	0	0	30	0	0
Pierre Miller.....	110	0	0	27	10	0
Jeremiah Crolly.....	110	0	0	27	10	0
Francis Quinn.....	100	0	0	25	0	0
James Vaughan.....	100	0	0	25	0	0
Thomas Kelly.....	100	0	0	25	0	0
Octave Vézina.....	60	0	0	15	0	0
James O'Leary.....	60	0	0	15	0	0
Charles Miller.....	45	0	0	11	5	0
Thaddeus Walsh.....	30	0	0	7	10	0
Henry Temple.....	30	0	0	7	10	0
Charles Jordan, messenger.....	80	0	0	20	0	0
Total.....	2355	0	0	588	15	0

Ces sommes forment un bonus d'un quart de salaire alloué pour l'année 1854.

H.—BOIS ET FORETS—Précis du nombre de morceaux et pieds cubes de chaque description de bois mesuré et inspecté sous la surveillance du Surintendant des Inspecteurs des bois, au port de Québec, pendant la saison de 1856, avec la section de la province où ces bois ont été pris.

1856.	SECTION DE LA PROVINCE.	Pin blanc.		Pin rouge.		Chêne.		Orme.		Frêne.		Noyer cendré.		Noyer tendre.		Tamarin.		Mérisier.		Erable.		Hêtre.		Ciguë.		Épinette.		Noyer.		Bois blanc.			
		Morceaux.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	Morc'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.		
1	Québec et Montréal	4,583	231,337	65	2,165	14	499	538	23,661	5	200	4	302			6,948	127,399	4,035	62,376														
2	St. Laurent, de Montréal au haut de l'Ontario	26,536	2,150,476	219	9,141	1,109	49,406	21,990	810,056	501	24,310	72	3,784	9	431	2,456	79,820	8	263					1,330	39,581	3	80						
3	Grand'Rivière et Lac Erie	3,084	232,151	402	27,215	15,288	1,200,188	1,903	65,086	23	1,002	21	967	1	125	1	24	1	53														
4	Rivière Ottawa et ses affluents au bas de la cité de l'Ottawa	44,596	2,637,564	68	3,332	412	12,414	3,369	111,122	962	41,399	47	2,439	52	2,189	6,319	189,620	36	1,280			16	632	15	555								
5	Gatineau	2,451	143,934	715	27,675	19	460	20	709	5	219				116	2,274																	
6	Rideau	1,433	107,546	13	649	32	963	2,257	86,919	305	14,544	5	365		3,524	119,118	13	428			2	70											
7	Rivière Ottawa et ses affluents au-dessus de la cité de l'Ottawa	193,820	12,494,912	55,948	2,361,539	546	14,357	787	26,355	234	9,647	68	3,315		1,035	32,013	22	767			3	102											
8	Etats-Unis	38	2,349			29	1,414	2,850	119,344	134	5,482	1	50		1,339	43,385	26	1,046			44	2,116											
	Grand Total	276,541	18,000,269	57,430	2,431,716	17,449	1,280,201	33,714	1,243,252	2,169	96,803	218	11,222	62	12,745	21,738	593,653	4,141	66,213			67	2,971	15	555	1,330	39,581	26	1,076	1,228	33,193	35	1,763

SECTION DE L'OTTAWA, au-dessus de la cité de l'Ottawa, subdivisée sous les chefs suivants :

		Pin blanc.	Pin rouge.	Chêne.	Orme.	Frêne.	Noyer cendré.	Noyer tendre.	Tamarin.	Mérisier.	Erable.	Hêtre.	Ciguë.	Épinette.	Noyer.	Bois blanc.																
1	Rivières Carp et Quio	16 632	1,008 200	2,468	122,068	27	917	214	5,988	110	5,365	9	408			423	12,387															
2	Lacs Duchêne et des Chats	5 599	331,187	84	3,925	28	693	3	128	12	560	3	123			26	1,007															
3	Rivière Mississippi	20 064	1,405 861	319	16,164	89	2,208	237	8,923	35	1,610	13	605			274	9,100															
4	Madawaska	35 578	2,423,254	23 333	1,042 815	22	564	137	4,686	53	1,211	18	892			95	3,064	14	482			1	31									
5	Bonnechère	19 019	1,338 753	7,339	324,007	1	114	12	572	1	110					11	456															
6	Ile au Calumet et rivière et lac du Fort Coulonge	17 375	997 021	272	9 433	103	2,727	46	1,579	9	256	2	106			78	2,478															
7	Rivière Noire	11 898	770 839	410	18,181	130	3,789	7	234	7	219					63	1,580	4	128			2	71									
8	Westmeath, Ile et Lac aux Allouettes, et Outbute	16 387	871,046	1,127	38,109	75	2,085	54	2,002	1	30	18	886			8	255	4	157													
9	Rivières des Sauvages, Rat-musqués et au Serpent	13 261	735 906	2 288	36,037	9	260	1	33	1	35	2	114			51	1,530															
10	Petawawee	11 597	797 862	13,639	530,777	23	418	75	2,149																							
11	Rivière Chalk	10 615	749 920	1,714	68,950			1	61							5	104															
12	Rivière Deep, Rapides des Deux Joachims et au-dessus	15 795	1,065,063	2,935	101,053	39	1,082			5	251					1	42															
	Total	193,820	12,494,912	55,948	2,361,539	546	14,857	787	26,355	234	9,647	68	3,315			1,035	32,013	22	767			3	102									

I.—BOIS ET FORETS—Précis du nombre de morceaux de tous bois (bois carré excepté) mesurés, inspectés et comptés sous la surveillance du Surintendant des Inspecteurs, pendant la saison de 1856, avec la section de la province où ces bois ont été pris.

No.	SECTION DE LA PROVINCE.	Mâts et beauprés.	Barres d'ansp'l.	Rames.		Bois à lattes.	No.	SECTION DE LA PROVINCE.	Madreries de pin.		Pièces et planches.		Madreries d'épinette.		Pièces et planches.		Madreries de pin et d'épinette comptés seulement.		No.	SECTION DE LA PROVINCE.	Douves marchandes.			Douves des Indes Occidentales.						
				Morc'x.	Morc'x.				Morc'x. inspectés.	Morc'x. comptés.	Morc'x.	Marchands.	Morc'x. inspectés.	Morc'x. comptés.	Morc'x.	Marchands.	Morc'x.	Marchands.			Morc'x.	M. c. grs.	M'x.	M. c. grs.	M'x.					
1	Québec et Montréal					2,639	1	District en bas de Québec	8,951	10,118			16,468	15,409	99				1	Québec et Montréal										
2	St. Laurent au-dessus de Montréal	1,501	573		43,670		2	District de Québec	127,213	143,932	19,901		286,391	279,020	11,490				2	Montréal et Kingston					12	7	0	14		
3	Ottawa et ses affluents	17	1,030	1,040	17,806		3	District de Québec à Montréal	489,914	599,813	73,164	15,110	260,337	257,973	66,830	14,085	10,690	11,455	3	Kingston et haut du Lac Ontario	4,294	3	4	0	2	3	6	0	6	
							4	St. Laurent au-dessus de Montréal	11,736	13,791									4	Grand'Rivière et Lac Erie, la rivière Thames y comprise	1,335,368	1,232	0	2	25	923	8	3	8	
							5	Ottawa et ses affluents	520,011	600,518	92,317									5	Ottawa et ses affluents; Rideau compris									
		1,518	1,603	1,040	61,476	2,639			1,157,825	1,368,175	185,382	15,110	563,196	552,402	78,419	14,085	277,234	333,585			1,339,662	1,235	4	2	27	940	1	3	28	

BOIS ET FORETS—Etat des bois mesurés, inspectés et comptés à Lachine, sous la surveillance du Bureau du Député Surintendant des Inspecteurs, pendant la saison de 1856.

17

QUANTITÉ ET DESCRIPTION DU BOIS.

	Quarré.		Plat.		Rond.		Billets de sciage. Nombre.
	Morceaux.	Pieds.	Morceaux.	Pieds.	Morceaux.	Pieds.	
Pin blanc.....	5,286	250,417	2,932	92,829			
Pin rouge.....	24	830					
Chêne.....	321	10,645	121	3,427			
Orme.....	194	6,753	186	6,651			
Mérissier.....	10	343					
Frêne.....	104	3,682	18	625			
Tamarin.....	155	4,691	319	11,038			
Bois-blanc.....	10	484					
Erable.....	18	602	6	177			
Cigle.....	20	598					
Cédré.....					2,042	68,577	2,039
Billets de sciage.....							
	6,142	285,045	3,682	114,747	2,042	68,577	2,039

Nombre de radeaux, 38.

BOIS et FORETS—Etat des bois mesurés à Sorel sous la surveillance du
de 1856, et section de la Province

SECTION DE LA PROVINCE.	Pin blanc.		Pin rouge.		Chêne.	
	Morc'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	I	Pieds.
Ottawa—Ile aux Allumettes	1323	68216	103	3076		
Township de Clarence	2194	91995			9	187
St. Laurent—Lac Erie.....	6	529			103	9004
	3523	160740	103	3076	112	9191

BOIS et FORETS.—Etat Général des Recettes et Déboursés pour le
Député-Surintendant des Inspecteurs

	A.	£ s. d.	£ s. d.
Pour gros des recettes sur mesurage de bois, sui- vant l'état.....			
3523 Morceaux Pin blanc, 4018 $\frac{2}{8}$ Ton'x.			
31 do Bois blanc, 31 $\frac{4}{8}$ do			
3554 do 4052 $\frac{2}{8}$ Ton'x à 2 $\frac{1}{2}$ d.		46 8 9	
103 do Pin rouge, 76 $\frac{2}{8}$ Ton'x.			
112 do Chêne, 229 $\frac{1}{8}$ do			
36 do Orme, 20 $\frac{2}{8}$ do			
49 do Frêne, 45 $\frac{2}{8}$ do			
315 do Tamarin, 215 $\frac{2}{8}$ do			
17 do Mérisier, 9 $\frac{2}{8}$ do			
12 do Erable, 10 $\frac{2}{8}$ do			
644 do 618 $\frac{1}{8}$ Ton'x à 3 $\frac{1}{2}$ d.		9 13 3	56 2 0
Argent reçu de William Quinn, surintendant des mesureurs de bois, Québec, balance à compte. }			298 5 4
			354 7 4

Bureau du Député Surintendant des Inspecteurs de bois, pendant la saison
où ces bois ont été pris.

Orme.		Frêne.		Tamarin.		Mérisier.		Erable.		Bois blanc.	
M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.	M'x.	Pieds.
										1	35
36	1197	49	1839	315	8635	17	363	12	435	30	1329
36	1197	49	1839	315	8635	17	363	12	435	31	1364

mesurage et inspection de bois à Sorel, sous la surveillance du Bureau du
de bois, pendant la saison de 1856.

	Vouchers.	£ s. d.	£ s. d.
Honoraires payés—Robert Russell, inspecteur de bois.	1		38 2 0
Payé à P. W. Ronald pour services comme clerc de spécifications en temps requis	2		5 0 0
Payé à M. Morgan, loyer du bureau pour la saison.	3		7 10 0
Payé à Middleton et Dawson, pour papeteries.....	4		2 7 4
Payé pour diverses charges et coûts, tel que par état	5		1 8 0
Payé pour services comme député surintendant des inspecteurs de bois à Sorel, et pour entrer et faire rapport des droits de la couronne sur les bois exportés par Sorel, du 1er Janv. au 31 Déc.			300 0 0
			354 7 4

APPENDICE

Rapport du nombre d'acres vendus et du montant reçu sur la du Million d'acres appropriés

Date.	Acres.	Prix.	RECETTES.				
			Principal.	Rente.	Intérêt.	Honoraires chemin Saugeen.	Gouvernement. Principal.
1851.....	52611	s. d. 12 6	£ s. d. 5561 7 10	£ s. d. 7 8 9	£ s. d. 13 4 10	£ s. d.	£ s. d. 1025 16 4
1852.....	61243	12 6 10	7204 18 11	5 5 1	122 19 12	.....	4428 0 0
1853.....	177483	10 0	21805 0 0	35 0 3	424 19 7	105 0 0	17423 15 6
1854.....	304985	10 0	25212 15 11	226 11 0	642 11 2	.....	23493 16 4
1855.....	312393	10 0	40700 1 8	24 7 11	2096 9 11	.....	37404 14 8
1856.....	47725	10 0	22487 5 0	643 3 6	1906 1 0	.....	19928 9 3
lots de ville et de para.	956441 44214 960862		122771 9 4	941 10 6	5206 6 5	105 0 0	103704 12 1
	391373		Balance de ce qui reste à vendre.				

RÉCAPI

RECETTES.

Principal.....	122771 9 4
Rente.....	941 10 6
Intérêt.....	5206 6 5
Honoraires chemin Saugeen.....	105 0 0
	£129024 6 3

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 31 Décembre, 1856.

Q.

vente des Terres d'Ecoles, sous la 12 Vic. chap. 200, étant partie pour les Ecoles Communes.

PAYEMENTS.							
Gouvernement. Rente.	Gouvernement. Intérêt.	Chemin Saugeen.	Arpentages	Commis-sion. Principal.	Commis-sion. Rente.	Commis-sion. Intérêt.	Déboursés et autres incidents.
£ s. d. 6 19 10	£ s. d. 12 9 0	£ s. d.	£ s. d. 4183 5 4	£ s. d. 333 13 8	£ s. d. 0 8 11	£ s. d. 0 15 10	£ s. d. 18 12 6
4 18 11	116 12 0	.....	2342 17 11	432 5 8	0 6 2	7 7 11	1 15 4
32 18 3	399 4 8	1888 5 9	1093 9 9	1303 7 0	2 2 0	25 9 11	1 2 0
212 19 2	604 0 2	.....	154 17 0	1512 16 4	13 11 10	38 11 0	51 7 3
22 13 1	1969 4 2	.....	818 4 11	2442 0 1	1 8 10	125 15 9	36 12 0
604 11 9	1791 13 8	.....	984 11 2	1349 4 7	38 11 9	114 7 4	225 0 0
885 1 0	4892 8 8	1888 5 9	9577 6 1	7373 6 4	56 9 6	312 7 9	334 9 1

TULATION.

PAYEMENTS.

Montant transféré au Gouvernement à compte du Principal.....	103704 12 1
" " " " Rente.....	585 7 0
" " " " Intérêt.....	4892 8 8
Total transféré au Gouvernement.....	109482 1 9
Montant payé à compte du chemin Saugeen.....	1888 5 9
" " Arpentages.....	9577 6 1
" " Commission-Principal.....	7373 6 4
" " " Rente.....	36 9 6
" " " Intérêt.....	312 7 9
" " " Déboursés.....	334 9 1
	£129024 6 3

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

 APPENDICE R.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant du progrès que j'ai fait dans le tracé de la ligne d'exploration entreprise d'après vos instructions sur la rive nord du lac Huron, s'étendant de la rivière à l'Eturgeon, qui se décharge dans le lac Népissing, à la rivière des Espagnols qui se jette dans le lac Huron, point le plus à l'ouest que j'aie atteint durant cette saison.

Dans mon rapport du 26 de septembre je vous ai mentionné que j'avais été sérieusement retardé par l'inclémence du temps, les pluies ayant été bien plus fréquentes qu'à l'ordinaire. Ce temps a continué jusqu'au matin du 3 d'octobre ; ce n'est qu'alors qu'un changement me permit de poursuivre mes travaux avec plus de rapidité. Dans ce même rapport je vous disais que je me proposais, si toutefois vous approuviez mon dessein, de continuer l'exploration durant l'hiver ; mais n'ayant pu trouver d'hommes pour m'accompagner, je fus malgré moi contraint d'abandonner mon projet.

En vous soumettant mon rapport je donnerai d'abord un résumé général des travaux exécutés pendant l'été, et décrirai ensuite de la manière la plus exacte que me permettront mes talents, la nature du pays exploré, ses ressources naturelles et son adaptation aux fins d'établissement.

Dans mon rapport de l'an dernier je disais que j'étais convaincu qu'une contrée possédant d'aussi vastes avantages naturels, ne demeurerait pas longtemps dans son état sauvage, mais qu'elle deviendrait bientôt pour la province une source de revenu. Je maintiens encore cette opinion, car quoique durant cette saison, j'aie traversé et examiné une section différente de celle que j'avais parcourue et explorée en 1855, je ne vois aucune raison pour la changer.

Je laissai le 10 Juin, Pénétanguishene, point le plus éloigné qu'ait encore atteint la civilisation dans cette section, et parvins le 16 du même mois à la rivière des Français ; là je débarquai mes provisions, et renvoyai mon bateau sous la charge d'un de mes officiers à Pénétanguishene pour d'autres provisions, avec ordre de me rejoindre au moulin de Waddell le 1er de juillet ; je remontai la rivière des Français, traversai le lac Népissing et me rendis sur la rivière à l'Eturgeon au point d'où selon mes instructions je devais commencer mon exploration. Les arrangements nécessaires à mon expédition me retinrent en cet endroit pendant plusieurs jours durant lesquels je m'occupai à prendre une série d'observations astronomiques dans le but de régler nos montres, et avec l'aide de Mr. Murray, assistant géologue provincial, je pus le 26 prendre des observations lunaires qui me permettront, je l'espère, de m'assurer de la longitude de l'embouchure de la rivière à l'Eturgeon.

Du point de départ au 46° 22' 9" N. de latitude par observation, immédiatement au-dessous de la première chute qui obstrue la navigation de la rivière à l'Eturgeon, je tirai la ligne ouest, notant à intervalles les variations de l'aimant, et plantai à la distance de six milles un poteau de cèdre, sur lequel j'inscrivis la distance à partir du point de départ, et je ferai observer ici que ce système fut suivi durant toute l'exploration, et où

la chose était praticable, des amas de pierres furent faits autour des poteaux, et les distances et la position des arbres furent prises.

En arrivant à la rivière Buève, à sept milles et un quart de la rivière à l'Eturgeon, je laissai Mr. Johnston avec un guide, deux chaîneurs, et huit bûcherons et porteurs, avec ordres de se porter en avant avec toute la célérité possible ; et avec deux canots je me dirigeai vers la partie la plus au nord-ouest du lac Népissing, d'où me portant sur la latitude requise je fis un dépôt de provisions. De là descendant la rivière des Français je me rendis au moulin de Waddell sur la rivière Mahzenasing, qui se décharge dans l'Anse à Collin ; et là tirant de mon bateau d'autres provisions je me dirigeai de nouveau vers l'intérieur, explorant la rivière et la chaîne des lacs autant qu'il me fut possible, et arrivé sur la latitude de la ligne de base, à 12 milles à peu près de la navigation des canots, je fis un autre dépôt de provisions, et revins sur le devant, ayant préalablement expédié Mr. Mitchell, un de mes chaîneurs à qui avait été confiée la garde de notre bateau, à Shebahonahning avec ordres de décharger à ce poste et de se diriger de là vers la rivière des Français et d'y attendre des instructions ultérieures.

Prenant d'autres provisions dans mes canots de Shebahonahning, je remontai la rivière au Poisson Blanc, et parvins au lac Rond le lundi 28 juillet, j'emmagasinai mes provisions dans les hangars de l'honorable compagnie de la Baie d'Hudson qu'on eût l'obligeance de m'offrir pour cet objet. Je commençai l'exploration de la première ligne méridienne à partir du lac Rond dans la latitude $46^{\circ} 20' 25''$ nord, et la prolongeai jusqu'au $46^{\circ} 32' 27''$ nord, c'est-à-dire jusqu'à la profondeur de douze milles ou de deux townships au nord de l'endroit où la ligne de base prolongée de la rivière à l'Eturgeon doit toucher la méridienne, prenant des observations soigneuses afin de m'assurer des positions et de déterminer les variations du compas. Je complétois l'exploration de cette ligne le mardi 26 août, et m'en retournai au lac au Poisson Blanc. Mr. Johnston n'étant pas encore de retour, je me rendis à la rivière des Espagnols, et ayant mis en sûreté les provisions que Mr. Mitchell y avait transportées, je retournai au lac au Poisson Blanc.

Mon parti d'hommes étant au complet je courus une ligne d'essai vers l'est la distance de onze milles, emportant des vivres avec moi dans la crainte que quelque accident ne fût arrivé à Mr. Johnston. Ne l'ayant pas rencontré au bout de la ligne, je retournai de nouveau au lac au Poisson Blanc, et ayant fait partir Mr. Williams, un de mes assistants, pour le moulin de Waddell, avec instruction de se rendre jusqu'au dépôt de provisions, je poussai avec Mr. Mitchell et le reste de mon parti, guidé par un Indien, à travers une chaîne de lacs vers le lac Népissing, ayant été informé par un Indien que Mr. Johnston avait manqué de vivres, vendredi le 12 septembre je rencontrai Mr. Jones qui guidé par un jeune Indien était à ma recherche, et je rejoignis le lendemain-soir Mr. Johnston sur la Wah-na-pi-ta-siber, belle rivière qui coule vers le sud et se décharge dans la rivière des Français. Pour le récit des procédés de Mr. Johnston à partir du moment où je me séparai de lui sur la rivière Buève, je vous renvoie à son rapport ainsi qu'à celui de Mr. Jones l'explorateur, que je vous transmets tous deux.

De là, prenant le commandement de l'expédition, je poussai avec tout mon parti jusqu'au lac au Poisson Blanc que j'atteignis vendredi le 26

septembre. J'y déchargeai les chameaux de Mr. Johnston et trois hommes du parti qui avaient été employés.

Lundi 29 septembre je me dirigeai vers l'extrémité nord de la ligne méridienne, et m'étant assuré par des observations de l'exactitude des travaux, je continuai la ligne ouest durant quatre milles—je laissai là Mr. Johnston et remontai la rivière Vermillon qui se décharge dans la branche est de la rivière des Espagnols, et ayant approvisionné le parti de Mr. Johnston, j'explorai cette rivière sur une distance de plusieurs milles, faisant de chaque côté des excursions à l'intérieur. Ce service me retint jusqu'au 13 d'octobre. De là, je me rendis sur la branche principale de la rivière des Espagnols, et l'explorai sur plusieurs milles plus haut que le point marqué en dernier lieu par Mr. Murray.

Les pluies excessives des mois d'août et septembre ayant gonflé considérablement la rivière je ne pus avancer que lentement, n'ayant que deux hommes, à part de Mr. William et moi-même, pour conduire deux pesants canots; lundi le 20, j'abandonnai les canots et poussai à l'intérieur vers le nord; vendredi le 24, je touchai la ligne de base et parvins le même soir au camp de Mr. Johnston. Le temps qui du 3 d'octobre avait été très beau, devint de nouveau très orageux, je déterminai en conséquence de clore mes travaux pour la saison, et ayant embarqué mes baggages sur un cageux, je les fis descendre la rivière avec mes hommes et je gagnai à pieds mes canots. Je descendis la rivière des Espagnols jusqu'à la première chute, où Mr. Mitchell avait laissé notre bateau. Ayant mis les canots en sûreté pour la prochaine saison, je me rendis à Pénétanguishene le dimanche soir, 9 novembre, où je déchargeai mon parti. J'arrivai à Chatham samedi le 15 de novembre.

L'aspect de la partie explorée durant cette saison est à peu près le même que celui décrit dans mon rapport de l'année dernière, le pays se composant de vallées de bonne terre, variant en largeur et coupées par des chaînes de rochers.

Dans les vallées le sol tel que déjà décrit est bon, se composant d'une marne sablonneuse ou d'un dépôt profond de matières végétales décomposées, sur un fond d'argile blanc ou bleu. Les rochers qui varient en hauteur de 40 à 150 pieds sont tantôt couverts de pins et de peupliers magnifiques, mêlés de mérisier, d'érable et d'épinette blanche, tantôt ils ne présentent que des pins rabougris, du cyprès et du chêne rouge, ou n'ont aucune végétation.

Laissant à l'ouest la rivière à l'Eturgeon, sur une distance de neuf milles, la surface est basse et unie, mais le sol est de bonne qualité, étant un terrain végétal profond, superposé sur un fond d'argile bleu. Le bois est mêlé et consiste en mérisier noir et blanc, cèdre, épinette rouge et blanche, pruche, sapin, frêne noir, plaine et orme, et ça et là de bosquets magnifiques de pins rouge et blanc. Je ne traversai sur cette route que deux chaînes de rochers, dont l'élévation au-dessus de la plaine n'est que peu considérable, l'une à-peu-près un mille à l'ouest, l'autre à deux milles à l'est de la rivière Buève.

À l'ouest de ce point sur une distance de neuf milles la contrée est rendue très inégale par deux chaînes de rochers; et quoique le sol dans les vallées soit profond et de bonne qualité, la rencontre fréquente de ces hauteurs la rend moins favorable à la culture. Les vallées n'ont au plus large que soixante chaînes.

Sur les six milles suivants la surface est onduleuse ; le sol est une marne sablonneuse très fine sur un fond d'argile, et le bois consiste en mérisier noir, érable, pruche, bois dur, cèdre et sapin avec quelques talles de pins. Je considère cette section comme une continuation de la région explorée l'an dernier qui se trouve au nord de la Pointe au Hiboux sur la rivière des Français, et à laquelle j'ai fait allusion dans mon rapport.

Sur une distance de 17 milles vers l'ouest la surface est accidentée et stérile, et rendue très inégale par des chaînes de rochers. Les vallées sont étroites et couvertes en grande partie de fragments de roches ; les chaînes de rochers sont plus hautes que celles déjà traversées, et sont plus difficiles à approcher. Prise à l'ensemble cette section est plus rebutante et moins favorable à la culture.

De ce point au lac au Poisson Blanc distant de 18 milles, la surface quoique entrecoupée par des rochers, ne présente aucun obstacle sérieux à l'établissement. Ces rochers quoique généralement hauts sont faciles à approcher, et sont bien boisés ; du pin de très belle qualité se trouve sur toute la route. Les vallées deviennent plus larges, le sol étant une marne sablonneuse très riche sur un fond d'argile, et le bois est tel que je viens de mentionner, mais plus gros, et semble avoir plus de vigueur. Dans cette section nous avons traversé plusieurs lacs et cours d'eau qui forment partie de la route suivie par les canots du lac Népassing au lac au Poisson Blanc. Les bords de ces lacs sont généralement hauts et inclinés, mais couverts d'une pousse épaisse de bois.

Le caractère de la contrée sur la ligne méridienne ressemble beaucoup à celui de la dernière section sur la ligne de base à partir de la rivière Wah-na-pi-ta-siber, excepté que les vallées sont plus larges, et le sol généralement plus léger. Deux prairies couvertes de foin magnifique furent traversées. Entre les 5e et 8e milles je m'aperçus qu'il existait une attraction considérable, l'aiguille variant de 4° à 14° ouest. Le roc démontre clairement l'existence du fer.

A l'extrémité nord de la ligne méridienne vers l'ouest sur une distance de douze milles le sol est excellent, et le bois est principalement du bois franc, et l'un et l'autre sont à peu près tels que ceux décrits comme existant dans les parties fertiles. Les hauteurs traversées dans cette section diffèrent de celles rencontrées auparavant, étant une formation d'ardoise. A une distance de dix milles du point de départ je rencontrai la rivière Vermillon mentionnée plus haut, belle et large rivière, très profonde et rapide, coulant généralement dans une direction sud-ouest, elle se décharge dans le lac Vermillon, et de là, courant au sud, elle joint la branche est de la rivière des Espagnols, à peu près cinq milles à l'est du lac au Poisson Blanc. Les bords de cette rivière ont une apparence très attrayante, tant sous le rapport du sol que du bois, le premier étant un riche dépôt d'alluvion sur un fond d'argile bleu-rougeâtre, et le bois se composant principalement de bois franc. L'intérieur à une distance considérable offre la même apparence, le chêne, l'orme et le frêne blanc y sont en abondance.

Cette rivière, selon que j'en fus informé par un employé de la compagnie de la Baie d'Hudson, a sa source sur les hauteurs des terres, et n'est interrompue que par le seul lac dont je viens de parler.

Le lac Vermillon est une étroite nappe d'eau, boisée jusqu'à son bord de mérisier, peuplier, érable et de chêne ; les sauvages lui ont donné le nom qu'il porte à cause de la couleur magnifique des feuilles en automne.

A son extrémité ouest j'observai des jardins considérables, produisant en abondance du blé-d'inde et des patates. Sur quinze milles de la partie restante de la ligne de base explorée, la surface, quoique considérablement accidentée, présente plusieurs étendues de terrains propres à la colonisation, les chaînes de rochers n'étant ni bien hautes ni trop inégales. Sur les quatre derniers milles la surface est très inégale, les vallées sont étroites et le sol de peu de profondeur ; les hauteurs sont inégales, escarpées et stériles.

En courant la ligne d'exploration en arrière du moulin de Waddell pour transporter des provisions, on a rencontré plusieurs étendues de bonne terre propre à la culture, semblables quant au sol et au bois aux sections fertiles déjà décrites—le pin y était en abondance.

J'ai ainsi essayé, Monsieur, sans être trop fatigant, de vous donner une description minutieuse des diverses sections de pays traversées pendant mes opérations de la saison dernière.

Quant aux ressources du pays, je ne puis que répéter ce dont j'eus l'honneur de vous faire rapport l'an dernier.

On ne peut nier qu'il existe de grandes étendues de terres propres à la colonisation, ainsi que de vastes forêts de bois de grande valeur. Ces faits, joints à celui non moins important de la salubrité du climat, démontrent qu'il ne manque que l'énergie de l'homme pour convertir ce vaste désert en un établissement confortable pour l'émigré.

Le mode de développer les ressources du pays est un problème dont la solution est beaucoup plus difficile, et sur ce point je prendrai respectueusement la liberté de faire quelques suggestions qui, quoique peut-être un peu prématurées pour le présent, pourront servir à promouvoir l'objet tant désiré.

Les principaux obstacles à l'établissement de cette contrée sont, je crois, sa situation isolée de la partie habitée et cultivée de la province, et la difficulté de communiquer avec l'intérieur, où les terres fertiles sont principalement situées.

Il serait difficile de poser des règles générales pour l'ouverture de voies de communication dans une contrée où les vallées et les côteaux sont si nombreux, et qui est entrecoupée par tant de lacs ; je suis toutefois d'opinion que l'ouverture d'une ou de plusieurs grandes voies soit par eau ou autrement partant des bords du lac Huron et courant à l'intérieur jusqu'à telle distance qu'il serait jugé nécessaire, et de routes transversales sur ces grandes voies allant à l'est et à l'ouest comme moyens d'entrée et de sortie pour le colon, ferait disparaître la difficulté la plus sérieuse. Pour atteindre cet objet sans des frais trop grands, je suggérerais de faire de distance en distance selon qu'il serait jugé à propos, courir des lignes méridiennes vers le nord jusqu'à une distance de 30 milles, et vers le sud jusqu'aux bords du lac Huron ; le pays entre ces lignes devrait être exploré avec soin par des explorateurs attachés aux expéditions pour cet objet. Je recommanderais que ces lignes ne fussent éloignées de pas plus de 18 milles l'une de l'autre pour deux raisons : 1. Le pays serait ainsi parfaitement examiné. 2. En cas de nécessité, les chefs des parties pourraient communiquer entr'eux avec facilité ; ce qui par fois dans ces régions inhabitées est absolument nécessaire pour la sûreté des hommes ainsi que pour l'avancement du service.

Dans l'accomplissement de mon devoir j'ai reçu toute l'assistance possible des employés de la compagnie de la baie d'Hudson chargés des

divers postes que j'ai passés. A part de me donner toutes les informations en leur pouvoir touchant la nature du pays traversé, ils m'ont, avec obligeance, fourni des provisions quand j'en ai eu besoin, et m'ont procuré ainsi qu'à Mr. Johnson, des guides et des canots pour nous permettre de communiquer ensemble.

Enfin, monsieur, je concluerai en offrant à M. Johnston ainsi qu'à MM. Jones, Williams et Mitchell, mon explorateur et mes chafneurs, l'expression de ma gratitude pour la promptitude avec laquelle ils ont en tout temps suivi mes instructions ainsi que pour la bonne volonté qu'ils ont constamment montrée à m'aider dans l'accomplissement du service que nous avons entrepris—ce qui m'a rendu légère une tâche qui sans cette assistance eût été très pénible.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très obt. serviteur,

(Signé) A. P. SALTER,
Arpenteur Provincial.

MONSIEUR,

En conformité à votre désir je vous soumet le rapport suivant du progrès fait par l'expédition sous mes ordres à partir du 1 juillet, jour où je vous laissai sur la rivière Buève, au 15 septembre que vous me rejoignites à la rivière Wahnapita, ainsi qu'une description du pays aussi correcte qu'il m'a été possible de fournir.

Du 1 au 10 juillet je courus onze milles. A un mille à l'ouest de la rivière Buève la surface devient inégale par des chaînes de rochers, et continue de même tout le long de la route. Ces chaînes de rochers sont généralement peu élevées et plates, et coupent la ligne à angles presque droits. Le sol dans les vallées est à peu près le même qu'à l'est de la rivière, étant une marne sablonneuse de bonne qualité sur un fond d'argile. Le bois est beau et se compose de frêne noir et blanc, de méréisier, épinette blanche, cèdre, épinette rouge, sapin et de pruche avec quelques talles de pin rouge et blanc.

Le 10, mes provisions étant à peu près épuisées, j'envoyai Mr. Jones avec un homme à la recherche du dépôt ainsi que vous me l'aviez ordonné, il réussit à le trouver à une distance d'à peu près trois milles de notre campement dans une direction sud-est, et je continuai de nouveau notre ligne.

Du 11 au 14 j'employai tout mon monde à transporter des provisions du dépôt au bout de ligne courue. Du 15 juillet au 16 d'août, je courus quinze milles et un quart. Sur les premiers six milles la terre est bonne et onduleuse, le sol se compose d'une marne sablonneuse sur un fond d'argile—le bois consiste de peuplier, de méréisier, de pin, d'épinette rouge, de sapin, d'érable et de bois dur, le pin blanc est d'une qualité supérieure et le plus commun sur les hauteurs. Sur les derniers neuf milles et un quart la contrée est inégale et rocheuse, les hauteurs étant beaucoup plus élevées que celles rencontrées auparavant; le bois est chétif, et consiste en pin, pruche, cyprès et sapin.

M'apercevant que je n'avais pas assez de vivres pour aller jusqu'au dépôt sur la ligne d'exploration au nord de la rivière de Waddell, et étant court d'hommes, trois d'entr'eux ayant déserté le 5 août et un étant sérieusement malade, je résolus de retourner au poste de la compagnie de la Baie d'Hudson au lac Népissing, où j'espérais me procurer des vivres et de l'aide.

J'arrivai là le 21 d'août, et m'étant procuré des provisions et ayant engagé un guide Indien nous laissâmes le poste le 23 dans deux canots que nous avait prêtés Mr. Ironside, l'employé de la compagnie; de qui nous reçumes toute l'assistance dont nous avons besoin. De là, prenant vers le sud-ouest à travers le lac Népissing vers une baie nommée Amatchewaking, qui devait nous mener, selon notre guide Indien, au lac Kepepawasing où nous avons terminé nos travaux, je suivis la baie prenant les courses et distances, et arrivai sur la ligne de base le 26. Les bords de cette baie sont bas et rocheux, mais d'après le caractère et l'apparence saine du bois à l'intérieur je conclus que la terre y doit être meilleure. Le bois consiste principalement en mérisier, pin, pruche, peuplier, épinette blanche et érable. Le 27, je renvoyai Mr. Jones avec deux hommes conduire les canots au lac Népissing avec instructions de revenir par la rivière Buève, en l'explorant, et de décrire la contrée qu'il traverserait, mon guide Indien m'ayant informé qu'elle formait partie de la communication par eau avec le lac au Poisson Blanc, et qu'elle avait un embranchement venant du lac Kepepawasing.

Je continuai pendant 9 milles à travers une contrée coupée de plusieurs chaînes de rochers, boisée de pins, de cyprès, de sapin, d'épinette rouge et d'érable de qualité inférieure, et présentant une apparence très défavorable à la colonisation. Ceci me prit jusqu'au 13 de septembre, jour où vous me rejoignites à la rivière Wahnapita.

Mr. Jones revint le 5 de septembre du lac Népissing, après avoir exploré la rivière Buève d'une manière satisfaisante. Du 5 au 10, je l'employai comme jalonneur, et l'envoyai alors explorer le lac au Coude, avec instructions de se rendre au lac au Poisson Blanc pour d'autres provisions; il se rendait à cet endroit quand il vous rencontra avant votre arrivée à la rivière Wahnapita. De ce jour au 2 d'octobre il m'est inutile de parler, l'expédition ayant été sous votre surveillance personnelle. Nous nous séparâmes de nouveau ce jour là, et je continuai d'après vos instructions, la ligne de base à l'ouest de la ligne méridienne à la rivière des Espagnols. Sur onze milles et demi le terrain est onduleux et de première qualité, se composant en grande partie d'une marne sablonneuse très riche, boisé de peuplier, mérisier, érable, cèdre, pin, pruche, frêne et orme, traversé en plusieurs endroits par des chaînes d'ardoise peu élevées. Ceci me conduisit à peu près un mille et quart à l'ouest de la rivière Vermillon, où je vous rencontrai avec des provisions, les trois milles suivants passent à travers une seconde pousse de sapin, pruche, cèdre et mérisier, le sol est une marne légère et sablonneuse. Les deux milles suivants sont de bonne terre un peu coupée par des chaînes de rochers, le sol est une marne d'argile excellente, le bois consiste en peuplier, mérisier, cèdre, pruche, pin et sapin.

Sur les quatre milles et un quart qui suivent, le terrain est inégal et rocheux, avec de petits morceaux de bonne terre par ci par là, boisé de sapin, épinette blanche, sapin, mérisier et de bon pin blanc. Le terrain sur les six milles et demi qui suivent est en général de bonne qualité et ondu-

leux, mais peu coupé par des rochers ; le sol est une marne sablonneuse excellente, et le bois consiste en mÉRISIER, peuplier, pin, pruche, et sapin. Sur les trois milles qui restent pour se rendre à la principale branche de la rivière des Espagnols, le terrain est inégal et rocheux, le bois consiste en pruche, sapin, épinette blanche et quantité de pin blanc.

A un mille à l'ouest de la rivière le sol est une marne sablonneuse de bonne qualité, le bois consistant en mÉRISIER noir, pin, cèdre, pruche, sapin et érable. Ce qui complète trente-et-un milles et demi de chemin, à partir du jour où nous nous séparâmes sur la ligne méridienne du lac au Poisson Blanc jusqu'au 24 d'octobre que nous nous rencontrâmes sur la branche principale de la rivière des Espagnols, et que je reçus de vous l'ordre de clore mes opérations pour la saison.

Je demeure,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES JOHNSTON.

A. P. SALTER, Ecuier.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant de mes opérations journalières en ma capacité d'explorateur, formant partie de l'expédition de Mr. Johnston sous vos ordres, sur la ligne de base au nord du lac Huron.

Quand je n'étais pas occupé comme explorateur, j'étais employé par Mr. Johnston comme jalonneur ; je fus ainsi occupé jusqu'au 28 juillet.

Le 28 juillet au matin, je laissai l'expédition accompagné d'un homme, dans le but d'explorer la contrée au nord de la ligne, et frappai la rivière Buève à une distance de six milles et un quart.

Le terrain est de la meilleure qualité sur les quatre premiers milles, le sol étant une marne d'argile très riche et profonde, le bois de grosseur considérable consiste en mÉRISIER noir et blanc, cèdre, pruche, sapin et de très beau pin blanc, et est arrosé par plusieurs ruisseaux d'eau excellente.

Le terrain sur les deux milles et un quart qui suivent est pauvre et rocheux, boisé d'une pousse rabougrie de cyprès, pin et pruche—sur les dernières vingt chaînes, le long de la rivière Buève le terrain est de bonne qualité.

Après avoir traversé la rivière, le terrain s'élève brusquement sur plusieurs chaînes, et est pauvre et rocheux, le bois consistant en mÉRISIER blanc et pin de petite dimension. Le terrain continue de même caractère pendant deux milles ; je ne crus pas nécessaire d'aller plus loin, je changeai de direction de nord que je suivais au sud 25° W., et rejoignis le campement de Mr. Johnston dans l'après-midi du 30 juillet.

Le terrain que je traversai en m'en revenant est de même caractère que celui déjà parcouru. Nous fûmes retardés considérablement par les broussailles qui sont très-épaisses.

Je fus ensuite employé comme à l'ordinaire sur la ligne de base jusqu'au 17 d'août, jour où Mr. Johnston cessa de travailler pour retourner au lac Népissing pour avoir des provisions.

Nous retournâmes sur le lieu de nos opérations dans deux canots que nous prêta Mr. Ironside, employé de la compagnie de la baie d'Hudson, le 26 d'août, et accompagné d'un homme et d'un guide indien, je fus de nouveau envoyé par Mr. Johnston au lac Népissing pour remettre les canots qui nous avaient été prêtés, avec instructions de nous procurer, s'il était possible, quelque vieux canot et de remonter la rivière Buève qui, on nous avait informés, joignait le lac où j'avais en dernier lieu laissé Mr. Johnston.

J'arrivai au fort le 29 d'août et réussis à me procurer et réparer un vieux canot dans lequel je laissai le fort pour rejoindre le parti de Mr. Johnston, cette fois par la rivière Buève, prenant des notes de son cours et des choses remarquables en la montant.

La largeur de la rivière, à son embouchure est d'environ trois chaînes, elle diminue graduellement jusqu'à une chaîne de largeur; à environ sept milles du lac d'où elle découle, elle reprend sa première largeur, eau profonde et courant modéré.

L'aspect de la campagne, chaque côté de la rivière à quelques exceptions, est beau.

Les bords ont environ 10 pieds de hauteur, le sol est de terre glaise ou de terre jaune; le bois consiste en mérisier blanc et noir, hêtre, frêne, sapin, pruche, orme, érable et pin blanc, ce dernier étant généralement d'une bonne grosseur et hauteur; il y avait aussi dans quelques endroits quelques beaux chênes dont la grosseur moyenne est de $2\frac{1}{2}$ pieds de diamètre et 40 pieds de hauteur.

A environ vingt milles de son embouchure, une branche tributaire coulant à l'ouest joint cette rivière; mon guide indien m'informa que cette rivière conduisait au lac au Poisson Blanc. Je pense qu'elle se joint au lac au Coude dont j'aurai occasion de parler plus tard.

Le courant de la Buève à partir de cette branche jusqu'à 7 milles du lac d'où elle coule est extrêmement rapide, l'eau est basse et le fond rocheux; il y a plusieurs chutes et rapides qui en obstruent la navigation, outre plusieurs amas de bois qui paraissent y être fixés depuis plusieurs années; ici nous fûmes forcés de faire un portage.

Le soir du 7 sept. j'arrivai au point où la ligne de base traverse le lac. Le lendemain matin laissant notre canot nous pliâmes baggagé, suivîmes la ligne de base et arrivâmes au campement de Mr. Johnston vers 2 heures P. M.

Jusqu'au 10 septembre, je fus employé comme d'ordinaire sur la ligne, alors Mr. Johnston prévoyant que les provisions en mains ne suffiraient pas pour l'usage du parti pour continuer l'ouvrage, se décida à m'envoyer en avant à la recherche de vous et de vos hommes dans un canot, que l'on avait amené le long de la ligne, avec instructions, dans le cas d'insuccès, de me procurer des provisions au poste au Poisson Blanc.

Je suivis le bord du lac au Coude où nous étions campés. Avant de partir j'explorai ce lac du côté nord de la ligne à peu près quatre milles, après quoi je retournai vers le campement de mes hommes, ayant pris la majeure partie de leurs provisions et deux hommes dans mon canot, je descendis le lac dans une direction sud, prenant note de son cours en avançant.

Ayant suivi la courbe de son cours j'arrivai à une belle rivière, dont la largeur est d'environ trois chaînes, eau profonde et courant modéré, coulant vers l'ouest, je suivis cette rivière environ deux milles et me retrouvai dans une autre grande rivière, coulant vers le sud; je descendis

cette dernière à peu près deux milles et demi, et j'y laissai des provisions que j'avais amenés aussi loin, d'après l'ordre de Mr. Johnston ; de manière que tout le parti fut constamment employé sur la ligne, au lieu d'être employé à emballer, comme nous étions peu d'hommes. Je renvoyai d'ici un de mes hommes à travers le bois joindre Mr. Johnston ; moi-même et l'indien suffisant à conduire notre petit canot.

Laissant des provisions en cet endroit je suivis la rivière à peu près huit milles ; à cette distance je déviai de son cours vers un petit ruisseau pour une distance d'un quart de mille, et alors je fis un portage de douze chaînes à un petit lac, de ce lac nous fîmes un autre portage à un autre lac, et ainsi dans quatre autres ; au dernier lac à mon grand plaisir je vous rencontrai avec votre parti venant vers nous.

Comme vous êtes passé vous-même sur le même terrain lors de votre retour avec moi vers le parti de Mr. Johnston, il est inutile de décrire plus au long cette route. A mon retour au campement je n'ai jamais été plus activement occupé qu'à vous aider à faire avancer vos opérations.

Au lac au Poisson Blanc vous me fîtes porteur de chaîne, emploi que j'ai rempli le reste de la saison.

Tel est Monsieur, le récit de mes opérations.

Votre très-obéissant,

ARTHUR JONES.

A. P. SALTER, Ecuyer,
Arpenteur Provincial.



APPENDICE S.

TABLEAU des Licences de Mines sur les Lacs Huron et Supérieur.

No.	N O M .	Localité.	Date.	R E M A R Q U E S .
1	Theodore Hart.....	Au nord de l'Île St. Joseph.....	30 Avril, 1847.	
2	James Cuthbertson, Bruce Mines.....	Baie au Cuivre.....	24 Février, 1847.	Patentée 20 Octobre, 1852.
3	J. W. Keating.....	".....	7 Avril, 1847.	
4	David Davidson.....	Au nord de l'Île à la Cloche.....	26 Mai, 1847.	
5	George Desbarats.....	Port Lock Harbor.....	10 Avril, 1847.	
6	Moses Saml. David.....	Au nord de l'Île St. Joseph.....	26 Mai, 1847.	
7	John Simpson.....	".....	26 Mai, 1847.	
8	Ben. H. Lemoine.....	Sur la Rivière Ste. Marie, joignant le Lac Huron.....	26 Mai, 1847.	Réserve des Sauvages.
9	Henry Chapman.....	Rivière des Espagnols.....	7 Mai, 1847.	Réserve des Sauvages.
10	Henry Starnes, Cessionnaire de Wm. Wilson.....	".....	".....	".....
11	Hon. Francis Hincks, Cessionnaire de Geo. Hendry.....	Au nord-est de l'Île St. Joseph.....	27 Avril, 1847.	
12	George S. Tiffany.....	Au nord de l'Île St. Joseph.....	27 Avril, 1847.	
13	Thomas Brongee.....	A l'emboucheure de la Rivière des Espagnols.....	6 Juillet, 1847.	
14	J. V. Delorme.....	Lac Echo.....	25 Octobre, 1847.	
15	James Ferrier, junior.....	N.-O. de la Pointe Thessalon.....	3 Août, 1847.	
16	George Ferrier.....	Pointe Thessalon.....	31 Août, 1847.	
17	Michael Meighan.....	".....	31 Août, 1847.	
18	Wm. S. McFarland.....	Rivière des Espagnols.....	9 Août, 1847.	
19	Oliver Tiffany.....	Rivière Thessalon.....	31 Août, 1847.	
20	H. B. Wilson.....	Au nord de l'Île à la Cloche.....	4 Août, 1847.	
21	Francis Bellanger.....	".....	9 Décembre, 1847.	
		Rivière Thessalon.....	31 Août, 1847.	Réserve des Sauvages.
22	William H. Boulton et autres.....	Au nord de la Rivière à la Cloche.....	30 Sept., 1847.	
23	Charles Thompson.....	Rivière des Espagnols.....	11 Nov., 1847.	
24	John F. Elliott.....	Rivière Ste. Marie et le Petit Lac George.....	9 Déc., 1847.	Réserve des Sauvages.
25	F. C. Clarke.....	Rivière Ste. Marie.....	27 Nov., 1847.	do
26	John Prince.....	N.-O. du Lac Supérieur.....	8 Avril, 1847.	Patentée 21 Avril, 1853.
27	Alexander D. McLean.....	N.-E. de la Rivière aux Tourtes.....	16 Mars, 1848.	
28	Allan McDonell.....	Malmansé.....	29 Février, 1848.	Patentée 21 Avril, 1853.
29	Wm. C. Meredith.....	".....	29 Février, 1848.	
30	James Ferrier.....	Partie nord de l'Île St. Ignace.....	27 Mai, 1847.	Patentées en 1856 à la Compagnie des Mines de Montréal.
31	John Ewart.....	Détroit de Neepigon.....	7 Mai, 1847.	
32	James Hopkirk.....	Iles Fluor.....	8 Mai, 1847.	
33	George K. Smith.....	Partie S.-O. de l'Île St. Ignace.....	16 Mai, 1847.	
34	Arthur Rankin.....	Pointe aux Mines.....	29 Février, 1847.	
35	John Stuart.....	Rivière aux Tourtes.....	8 Mai, 1847.	Patentées en 1856 à la Compagnie des Mines de Montréal.
36	Samuel B. Harrison.....	Est de l'Île St. Ignace.....	7 Mai, 1847.	
37	Thomas Ryan.....	Cap Gargantua.....	6 Mai, 1847.	
38	William H. Merritt.....	N.-E. du Détroit de Neepigon.....	8 Mai, 1847.	Patentées en 1856 à la Compagnie des Mines de Montréal.
39	Abner et Stanley Bagg.....	S.-O. ".....	8 Mai, 1847.	
40	Joseph Woods.....	N.-E. Baie du Tonnerre.....	7 Mai, 1847.	
41	Edward Ryan.....	Sud de la Pointe aux Mines.....	16 Avril, 1847.	
42	James Bell Forsyth.....	Terre ferme N.-E. de la Rivière aux Tourtes.....	8 Avril, 1847.	
43	Hon. P. McGill et autres.....	Partie sud de l'Île Simpson.....	7 Mai, 1847.	
44	Stewart Derbshire.....	Baie Noire.....	7 Mai, 1847.	Patentées en 1856 à la Compagnie des Mines de Montréal.
45	S. Jones Lyman.....	Vis-à-vis l'Île Verte.....	7 Mai, 1847.	
46	William B. Jarvis et autres.....	Terre ferme vis-à-vis l'Île Vict. Malmansé.....	6 Mars, 1847.	
47	John Douglas.....	Malmansé.....	Mars, 1850.	
48	Alexander McDonell.....	Milieu de l'Île Michipicoton.....	6 Juin, 1846.	
49	James Hamilton.....	Partie S.-E. de l'Île St. Ignace.....	9 Juillet, 1847.	
50	Charles Jones.....	Partie S.-O. de l'Île Michipicoton.....	23 Juillet, 1847.	
51	Wharton Metcalfe.....	Partie est de l'Île Michipicoton.....	22 Juillet, 1847.	
52	Angus McDonell.....	".....	9 Juillet, 1847.	

APPENDICE S.

TABLEAUX des Licences de Mines sur les Lacs Huron et Supérieur.—Continué.

No.	N O M .	Localité.	Date.	R E M A R Q U E S .
53	Henry McKinstry.....	Terre ferme à l'ouest de l'Île d'Ardoise.....	17 Août, 1847.	} Patented en 1856, à la Compagnie des Mines de Montréal.
54	James B. Ewart.....	Batchewaung.....	17 Août, 1847.	
55	James Wilson.....	Île au Cuivre.....	7 Mai, 1847.	
56	Thomas A. Stayner transférée à David Torrance.....	Île à la Veine et la terre ferme opposée.....	6 Mars, 1847.	
57	B. H. Lemoine transférée à Andrew Shaw.....	Nouvelle Roche de Bout, lac Supérieur.....	6 Mars, 1847.	
58	Benjamin Holmes et John Young transférée à John Glass.....	Baie de l'Île Neepegeon.....	6 Mars, 1847.	
59	John W. Gwynne.....	Terre ferme à l'ouest de l'Île d'Ardoise.....	17 Mars, 1847.	
60	Sir A. N. McNab.....	Nord.....	22 Sept. 1857.	
61	Hon. W. B. Robinson.....	Nulle localité spécifiée.....	Les £150 remis.	
62	William H. Griffin.....	Baie à l'Éturgeon et l'Île Albert	10 Avril, 1847.	
63	Thos. B. Ewart.....	Baie de Batchewaung.....	27 Août, 1847.	
64	Thos. Brunskill.....	Rivière Noire.....	22 Sept., 1847.	
65	John Bonner.....	Île Michipicoton.....	23 Juillet, 1847.	
66	C. J. McDonald.....	Baie à l'Éturgeon.....	6 Août, 1847.	
67	Peter Patterson.....	Île Michipicoton.....	8 Mai, 1847.	
68	Henry LeMesurier.....	".....		
69	Robert Turner.....	Île Simpson.....		

Patentée 24 Juin, 1854.

} Patented en 1856, à la Compagnie des Mines de Montréal.

70	Asa Fovils.....	Près de la baie de Roche de Bout	10 Mars, 1855.
71	Joseph Vinon Brown.....	Au nord de la Baie de Fraser...	12 Mai, 1855.
72	R. R. Nelson.....	Rive nord de la baie du Tonnerre	30 Janv., 1856.
73	Thomas Daly.....	"	10 Déc., 1856.
74	Charles Kimball.....	"	10 Déc., 1856.
75	Isaac Van Etten.....	"	10 Déc., 1856.
76	Louis M. Oliver.....	"	3 J Janv., 1856.
77	Edward McEachen.....	"	13 Janv., 1856.
78	John Dewe.....	"	17 Mars, 1856.
79	William J. Fitzgerald.....	"	6 Avril, 1856.
80	John Mackenzie.....	Rivière du Courant.....	14 Janv., 1857.

Nombre de Licences émanées.....	1846	1
"	1847	62
"	1848	4
"	1850	1
"	1855	2
"	1856	8
"	1857	1

APPENDICE

TABLEAU de la Rivière des Outaouais et de ses tributaires
vis-à-vis Bytown

NOM DES RIVIERES.	Distance du bout de l'Isle à l'embouchure de chaque rivière.	Longueur en Milles.	Longueur explorée en Milles.	Superficie de l'étendue de contrée arrosée en Milles.	Etendue sur laquelle des limites à bois sont octroyées.	No. des Licences.
AU NORD.						
La Gatineau.....	128	340	262½	9820	2746½	94
La Quyon.....	160	39	39	260	116½	8
La Rivière Suego.....	259	38	38	187	78½	3
“ Coulonge.....	200	160	90	1800	973	27
“ Noire.....	209	128	120	1120	680½	23
“ du Moine.....	283	120	51	1600	879	25
“ St. Sire.....	268	13	13	incertaine.	100	2
“ Beauchêne.....	356	40	153	150	150	5
“ Maganassippi.....	307	40	33	5500	400	8
“ Kepawa.....	390	160	.....	incertaine.	.....	.....
“ Ottertail.....	425	35	.....	15000	.....	.....
“ des Quinzes.....	430	350	.....	.....	.....	.....
AU SUD.						
La Rivière Rideau.....	129	116	116	1350	25½	3
“ Mississippi.....	156	101	101	1150	687½	37
“ Madawaska.....	169	255	225	4100	2660	75
“ Bonnechère.....	180	110	110	975	811½	37
“ des Sauvages.....	235	40	40	550	273	9
“ Petewawe.....	245	138	138	2200	1017	36
“ à la Craie.....	253	28	28	130	130	10
“ Matawin et Amable Du Font.....	327	60	60	950	278	13
“ Jacquot.....	350	50	.....	500	200	4
“ Metabechewan.....	396	45	.....	400	.....	.....
“ Montréal.....	396	200	.....	3800	50	3
“ Katakamana.....	426	50	.....	non-établie.	.....	.....
“ Blanche.....	430	90	.....	1000	.....	.....
Grande Rivière, Ottawa.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Les bords de l'Outaouais.....	.....	.....	.....	2789	2789	136
Inconnues.....	.....	.....	.....	8916	.....	.....
Total dans l'Agence de Bytown.....	.....	2686	1494½	64400	15095½	565

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 30 Janvier, 1857.

T.

faisant voir les limites à bois sur iceux, à partir de la Gatineau en remontant.

Longueur approximative non explorée.	Bois transporté sur les marchés provenant de chaque rivière, durant l'année 1854.					Billois No.	REMARQUES.
	Pin blanc, morceaux.	Cèdre et bois blanc, morceaux.	Pin rouge, morceaux.	Orme, frêne, etc., morceaux.	Chêne et noyer, morceaux.		
77½	574	2000	325756	On a pris l'année 1854 comme faisant voir d'une manière plus correcte la distribution par rivière. A part les tributaires mentionnés dans cette page, l'Outaouais reçoit, en deçà de Bytown, la rivière du Lièvre, longue de 260 milles, la rivière Petite Nation, la rivière Nation au sud, et la rivière Rouge, longues de 100 milles à peu près chacune, et la rivière l'Assomption, longue d'à peu près 130 milles, près du Bout de l'Isle où la branche principale de l'Outaouais se joint au St. Laurent.
.....	3500	.....	.....	.....	.....	8938
.....	1252	.....	13	.....	.....	.....
70	.....	.....	.....	.....	.....	1500
8	13629	.....	2252	17	.....	300
69	3600	.....	510	.....	.....	.....
40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	.....	.....	.....	.....	.....	.....
160	.....	.....	.....	.....	.....	.....
35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
350	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	7569	41	9066	42	13755	.....
.....	15269	.....	1613	4078	33	22448
.....	28338	13	17134	.....	3	7469
.....	20716	.....	25961	.....	.....	5398
.....	2197	.....	1809	.....	.....	.....
.....	3676	.....	8659	.....	.....	.....
.....	2575	.....	2513	.....	.....	.....
.....	600	.....	1200	.....	.....	.....
50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45	.....	.....	.....	.....	.....	.....
200	.....	.....	.....	.....	.....	.....
50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
90	400	.....	.....	.....	.....	.....
.....	101036	301	10043	9037	1091	.....
1191	204923	355	73907	22198	1169	325764	

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE U.

SAULT STE. MARIE,

17 *Novembre, 1856.*

MONSIEUR,

J'ai appris avec plaisir de Mr. Jos. Wilson de cette ville que vous aviez l'intention de faire arpenter une certaine étendue de pays au nord de la baie de Goulais sur le lac supérieur, désirant moi-même faire l'acquisition de quelques unes de ces terres quand elles seront mises en vente. Dans le mois de septembre dernier accompagné de trois hommes j'ai fait une excursion vers cet endroit et l'ai exploré considérablement, ayant parcouru durant l'espace de dix-huit jours les vallées et les côtes de cette contrée, d'après mon calcul j'ai dû atteindre la distance de 70 milles à l'intérieur ; ce voyage m'a coûté quelq'argent ainsi que de la fatigue et des dangers ; mais la beauté du pays que j'ai traversé si différent des bords des lacs et de la rivière Ste. Marie m'a suffisamment payé. Le fait est que la chaîne des montagnes situées au nord-ouest garantit cette partie du pays des vents froids et humides en même temps qu'elle agit comme réflecteur, renvoyant les rayons concentrés du soleil dans les vallées situées à sa base du côté du sud. Sa surface est onduleuse, formant des plateaux unis, des côteaux inclinés ainsi que de larges vallées courant loin vers les montagnes. Le bois est en grande partie de l'érable, et est le plus gros et le plus beau que j'aie encore vu. Le sol est ce qu'on appelle volcanique, se composant principalement de detritus de trapp avec une couche épaisse de terre végétale sur la surface. La place est admirablement adaptée aux fins agricoles et de paturage. Je suis un ancien cultivateur, depuis 33 ans en Amérique, et ai visité toute la contrée entre le Nouveau Brunswick et le Missouri, et puis en conséquence parler de ces choses avec expérience ; mais cette contrée n'a pas à dépendre entièrement sur ces ressources agricoles, elle est riche en minéraux. Les explorateurs ont commis une grande erreur en dépensant leur argent et leur temps à chercher des trésors le long des bords des lacs (et de ce nombre ont été tous ceux qui sont venus de votre partie du pays pour explorer la côte nord.) Le long des côtes des lacs Huron et Supérieur les roches sont toutes en confusion, tellement tourmentées et déjoitées qu'il est impossible qu'il y puisse exister une veine de quelq'importance, car quelque bonne qu'elle soit dans une roche, elle est bien vite coupée par une autre roche—ce qui met fin à la veine. Mais en arrière à l'intérieur les roches sont fixées, chaque chose a sa place, les veines sont régulières et bien définies, et peuvent se tracer sur des milles de longueur sans interruption. Dans la partie du pays que j'ai parcourue les roches en place se composent de trapp gris coupé par de nombreuses veines de quartz courant systématiquement de l'est à l'ouest, dont grand nombre sont chargées de riche minéral de cuivre et de plomb. Durant mon exploration j'ai découvert plusieurs magnifiques veines dont je prétend m'assurer aussitôt que le Département me donnera la chance de pouvoir les acheter à des termes raisonnables. Le minéral de cuivre que j'ai vu se composait de pyrites jaunes avec çà et là des variétés très riches de sulfure pourpre et gris. Le minéral de plomb que j'ai trouvé est un sulfure de plomb, et a toute l'apparence d'être argentifère. Je crois que généralement le minéral de plomb qui se trouve dans le trapp rend une proportion assez considérable

d'argent. La rivière qui coule à travers cette contrée est à peu près du volume de la Tamise dans le district Occidental ; elle est navigable pour de petits Steamers jusqu'à une distance de 18 à 20 milles de son embouchure à la tête de la baie de Goulais, et en améliorant à peu de frais les rapides qui s'y trouvent elle pourrait être naviguée à une distance beaucoup plus considérable. C'est une très belle rivière et le paysage de ses bords est magnifique. Cette rivière n'a pas de nom, les sauvages l'appellent tout simplement "See-beeh" "la rivière." De sorte qu'étant le premier blanc qui l'ait explorée j'ai cru avoir le droit de lui donner un nom, et l'ai appelée en honneur de mon compatriote Will. Shakespeare, la rivière *Avon*, et le pays environnant "*Avondale*"; ces noms sont simples, euphoniques et faciles à retenir, et s'ils vous conviennent, ils sont à votre service.

De plus, monsieur, je prendrai la liberté de vous dire un autre secret : je me suis aperçu après avoir fait une couple de jours de route au-delà des bords du lac, que la contrée abonde en gibier, tel que le caribou et le daim rouge, et je vais aller en raquettes passer une partie de l'hiver en leur compagnie. Je passerai à peu près un mois dans la contrée au nord et au nord-est de la rivière Ste. Marie. Courant au loin dans l'intérieur à la poursuite des bêtes sauvages je prendrai note de l'apparence générale du pays, et comme c'est à travers cette contrée que le chemin de fer (que nous espérons tous voir traverser la frontière du saut) doit passer, quelques informations sur sa topographie, ne peuvent qu'être utiles au gouvernement et au public généralement. Je mettrai ceci aussi à votre service avec le plus grand plaisir. Enfin, monsieur, si vous jugez à propos de donner à compétition l'arpentage d'Avondale, les arpenteurs auront le droit d'y concourir. Je ne suis pas moi-même un arpenteur de profession (quoique je puisse faire la partie pratique de l'ouvrage), cependant un de mes amis, Mr. Coatsworth, qui réside à Bruce Mines, est un arpenteur accompli et un mathématicien capable, à part d'être un dessinateur excellent ; s'il obtenait l'ouvrage je l'accompagnerais comme assistant, nous emporterions avec nous une bonne *camera lucida* pour prendre des vues du paysage, des montagnes et de la forêt, ainsi que des chutes et autres perspectives intéressantes qui y abondent. L'appareil donnerait les lignes réelles de chaque vue, et Mr. Coatsworth pourrait avec son crayon en remplir le fond d'après nature. De cette sorte l'arpentage serait accompagné de dessins coloriés qui pourraient être lithographiés à peu de frais, et fourniraient au département des terres, des illustrations qui seraient utiles en même qu'elles serviraient d'ornements pour les murs de votre bureau et de vos résidences respectives ; elles seraient particulièrement utiles aux acquéreurs de terre, comme leur fournissant les meilleures et les plus correctes descriptions des terres qui doivent à l'avenir leur servir de résidence. Mais j'abuse peut-être de votre temps et de votre patience, veuillez-donc pardonner la liberté que prends,

Monsieur,

Votre très obt. et humble serviteur,

WM. H. PALMER,

L'Hon. JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE

ETAT d'Arpentages Officiels faits dans le Bas Canada depuis la cession

ANNÉES.	Subdivisé en lots.	En lots de ville et de paro.	Vérification d'arpentages et de lignes de townships	Lignes d'exploration entre les seigneuries et la couronne, etc.	Total d'acres.	Coût.
	Acres.			Milles.		
1763.....						
1764.....			5000	13	5000	
1765.....			68100	1042	68100	
1766.....		1600	7220	10	8820	
1767.....			3000		3000	
1768.....						
1769.....						
1770.....						
1771.....						
1772.....				125		
1773.....						
1774.....						
1775.....						
1776.....				200		
1777.....				200		
1778.....				200		
1779.....				200		
1780.....				200		
1781.....			3000		3000	
1782.....			50	25	50	
1783.....				36½		
1784.....	12000	500	68600		81100	
1785.....	12500		1900	66	14300	
1786.....	9500		15000	135	24500	
1787.....	10500	1525	5000		17025	
1788.....	9750			173	9750	
1789.....	10250		3000	267	13250	

De l'année 1764 à 1789 le coût moyen des arpentages de township, d'après des comptes en détail et les paiements faits dans le Bureau de l'Arpenteur Général, a été d'environ \$2 50. Par mille. Les Députés-Arpenteurs étant généralement payés à l'année. Arpentages payés sous warrant adressés à l'Arpenteur Général.

V.

par le Traité de 1763 jusqu'à l'année 1840 inclusivement—Continué.

LOCALITÉ.
{ Arpentage de partie du domaine du Séminaire, indiquant la ligne qui la sépare de celui de la Couronne, Cité de Québec, Baie Murray, Mount Murray, Port Daniel.
{ Différents terrains dans la cité de Québec, Baie des Chaleurs, et Paspebiac, Grand'Rivière, Pabos, arpentage trigonométrique du St. Laurent, définissant les Seigneuries des deux rives partir du Bic jusqu'aux rapides, Gallops, Îles Magdeleine, Brian et aux Oiseaux, par l'Arp. Génl. Holland, l'étendue de terrain de McLean au-dessus des Cèdres, terrain sur le Missisqui.
Baie de Gaspé, Rivière du Loup, Baie des Chaleurs, lots de ville de Douglas et New Haldimand. Bassin de la Baie Gaspé, Patents de McCord et Buff d'O'Hara, côte de la mer de Gaspé. Terrains dans Québec et ses environs, Quai du Roi et propriétés adjacentes de la couronne. Terrains dans Québec et ses environs.
Forts Chambly et St. Jean.
Arpentage de la ligne entre New York et Québec.
{ Difficultés et guerre avec les États-Unis.
{ Continuation de l'arpentage du fleuve St. Laurent par Mr. l'arpenteur général Holland et sa suite d'arpenteurs et assistants, (les américains ayant évacué la province avant la fin de juin en cette année.)
Continuation de l'arpentage du fleuve St. Laurent.
Continuation de l'arpentage du fleuve St. Laurent.
Continuation de l'arpentage du fleuve St. Laurent.
Clôture de l'arpentage du fleuve St. Laurent, depuis le Bic en montant jusqu'aux rapides Gallop.
Terrains dans la cité de Québec, lot de ville de New Carlisle.
Terrains dans la cité de Québec, propriété de la couronne du Mont Plaisant pour fins militaires. Côteau du Lac, ligne du chemin Temiscouata.
{ Projet des bornes frontières de townships depuis le No. 1 au No. 9 dans la Baie des Chaleurs terminé en 1785 et 1786, ville de Haldimand, Douglstown, lignes extérieures de Godmanchester et bornes avec les terres de St. Régis (par Chewitt.)
{ Baie de Gaspé, limites des seigneuries de Ristigouche, Cloridon et Port Daniel, New Richmond, Hope, cité de Québec, établissement du méridien à Québec, Trois-Rivières et Montréal, suivant l'ordonnance du 30 avril 1785, township de Cox.
{ Paspebiac, New Carlisle, Rivière Ristigouche, continuation de l'arpentage de Québec, clôture de l'opération des méridiens à Carleton, Maria, Richmond et Hamilton.
Lots à pêcheries, Paspebiac, Port Daniel, Cox, ville de Sorel.
Grand'Rivière ou Rivière Ottawa, par McNiff, Godmanchester, limites de la seigneurie de Léry.
{ Nouvelle-Longueuil, Rigaud, Grand'Rivière ou Rivière Ottawa, par Smith, Rawdon, Argenteuil, ligne de l'Ottawa au fleuve St. Laurent, chemin de Montréal à Kingston.

ETAT d'Arpentages Officiels faits dans le Bas Canada depuis la cession

ANNÉES.	Subdivisé en lots.	En lots de ville et de parc.	Vérification d'arpentages et de lignes de townships comprenant un espace.	Lignes d'exploration entre les seigneuries et la couronne, etc.	Total d'acres.	Coût.
				Milles.		
1790.....	29900	100			30000	
1791.....	9600	150			9750	
1792.....	1000	100		100	1100	
1793.....	45000	500		250	45500	
1794.....	5000		1100000	712	1105000	
1795.....						
1796.....	40895			18	40895	
1797.....	104379			40	104379	
1798.....	23000				23000	
1799.....	53000				53000	
1800.....	266675			20	266675	
1801.....	195500				195500	
1802.....	249384		200000	75	449384	
1803.....	305785		250000	95	555785	
1804.....	259932		50000	1	309932	
1805.....	251385		100000	20	351385	
1806.....	116033		100000	120	216033	

De 1790 à 1800, les arpentages de township coûtent de £2. 10s. à £3 par milles. Les lots de ville et de parc coûtent davantage.
 De 1801 à 1822, les arpentages de township, y compris les plan et rapports de l'arpenteur, coûtent à peu près £3 par mille. (Les arpentages sont payés sur le rapport de l'Auditeur Général.)

(Principalement en lignes extér. de township ne comprenant point un espace.)

par le Traité de 1763 jusqu'à l'année 1840 inclusivement—Continué.

LOCALITÉ.
Lots à pêche dans la ville de Percé, township de Chatham. En 1790 et 1791, environ 30 townships et lots de ville ont été définis dans les districts Lumberland, Mecklenburg et Nassau, divisions de la province alors de Québec, par Mr. le député arpenteur général Collins; lots en arrière des bancs à pêche—Percé. Partie de la rive sud du St. Laurent, (par Charland,) partie du fleuve St. Laurent, (par McCarthy,) rivière Yamaska, (par Depincier,) rivière St. François, (par Pennoyer,) Nouveau Richmond, Fishingtown de Percé, seigneuries sur la rivière Chaudière, (F. Legendre,) township de Cox, ville de Percé, (par Vondenvelden.) Arpentage général du fleuve St. Laurent, (par McCarthy,) arpentage de l'Ottawa, de Carillon à Repentigny, (par Peachy,) township de Rawdon, lots de contrées New Carlisle. Rivière St. François, (par J. Rankin,) rivière Bécancour, triangulaire de la rive sud du fleuve St. Laurent, lignes extérieures (en tout ou en partie) des townships de Hinchinbrooke, Simpson, Hereford, Auckland, Rawdon, Sutton, Potton, Newton, Clifton, Tring, Shenley, Brome, Hunterstown, Watford, Barford, Barnston, Hatley, Compton, Broughton, Kingsey, Durham, Shipton, Stanstead, Hemmingford, Blandford, Wickham, Grantham, Upton, Kildare, Bolton, Maddington, Windsor, Stoneham, Tewkesbury, Orford, Stukely, Alton, Stanbridge, Dunham, Ashford, Ascot, Eaton, Newport, Ely, Stoke, Melbourne, Ditton, Brompton, Roxton, Stanfold, Aston. Section fleuve St. Laurent, de Montréal, havre du Cul-de-Sac, Québec, indiquant la ligne de la haute marée. Dunham, bornes de la Seigneurie de Rigaud, des seigneuries de Lussaudière, Pierreville et St. François, pour la démarcation des terres des Sauvages. Brome, Bolton, seigneurie de St. Ours, lots de grève et en eau profonde, Québec, bornes entre les seigneuries de Monnoir et Rouville, St. Ours et Contrecoeur, St. Hyacinthe et St. Ours, partie de Montréal, et ligne de la marque de l'eau dans le havre. Farnham, Chatham. Dorset, Armagh, Buckingham. Townships de Broughton, Stanstead, Eaton, Upton, Grantham, Hunterstown, Stukely, Stanbridge, Stoneham, Tewkesbury, seigneurie de St. Hyacinthe, partie de la ville de Montréal. Townships de Barnston, Ireland, Leeds, Shefford, Orford, Bury, Farnham, Shenley, Hinchinbrooke, Granby et Milton, Marston. Townships d'Arthabaska, Barford, Chester, Durham, Ely, Halifax, Inverness, Thetford, Wickham, Stoke, Sutton, Wolfestown, Portland, Marston, Clifton, Tring, Hull, Kildare, Abercrombie, Melbourne, Seigneuries de Nicolet, Bécancour, Gentilly, St. Pierre Les Bequets, Fief Godfroi, Cournoyer, Rouville, Lotbinière, D'Aillebout, De Ramsay, D'Autré, La Norraye, St. Croix, St. Jean Deschaillons, ligne entre Nelson et St. Croix, Sherrington et La Salle. Townships d'Ascot, Bury, Bulstrode, Brompton, Clinton, Compton, Ditton, Hatley, Kildare, Kingsey, Potton, Shipton, Dudswell, Buckingham, Halifax, Chatham, Sherrington, Killenny, Wentworth, Templeton, Chester, Westbury, Nelson, Somerset, St. Hyacinthe, Pierreville, Lotbinière, townships côté nord d'Ottawa. Townships d'Acton, Wendover, Tingwick, Westbury, Warwick, Domaine du Roi, Basse-ville de Québec, et ligne de division entre cette ville et la seigneurie. Townships de Brandon, Buckland, Eardley, Newton, Onslow, Melbourne, Kingsey, ligne entre Lotbinière et Nelson, et entre St. Jean Deschaillons et Somerset. Terrains des Forges sur le St. Maurice, chemins dans les townships de l'Est, Pointe du Lac, townships d'Auckland, Frampton, Hereford, Hull, Acton.

ETAT d'Arpentages Officiels faits dans le Bas Canada depuis la cession

ANNÉES.	Subdivisé en lots.	En lots de ville et de part.	Vérification d'arpentages et de lignes de townships.	Lignes d'exploration entre les seigneuries et la couronne.	Total d'acres.	Coût.
1807.....	Acres. 62670	.....	150000	81½	212670	.....
1808.....	6005	.....	54000	.....	60005	.....
1809.....	52366	.....	78000	10	130366	.....
1810.....	70000	.....	.....	60	70000	.....
1811.....	21600	.....	.....	25	21600	.....
1812.....	12500	.....	.....	15	12500	.....
1813.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1814.....	.....	.....	.....	50	.....	.....
1815.....	55000	.....	.....	38	55000	.....
1816.....	40000	.....	.....	20	40000	.....
1817.....	15000	.....	.....	20	15000	.....
1818.....	57500	.....	75000	70	132500	.....
1819.....	93800	.....	40000	15	133800	.....
1820.....	155000	.....	.....	30	155000	.....
1821.....	109200	210	.....	10	109410	.....
1822.....	157717	.....	.....	.....	157717	.....
1823.....	105000	.....	.....	50	105000	.....

Guerre avec les E.-U.

De 1801 à 1822, les arpentages de townships y compris les plan et rapports de l'arpenteur coûtent à peu près £3 par mille. (Les comptes des arpenteurs sont référés à l'Auditeur Général, ou au comité du conseil.)

par la Traité de 1763 jusqu'à l'année 1840 inclusivement—Continué.

LOCALITÉ.
{ Townships de Lingwick, Lochaber, Templeton, chemin de ligne de Wolfestown au Connecticut, (par Pennoyer.)
{ Maddington, seigneurie de Beauharnois et Hemmingford, (par Sax,) réserves publiques du canal des Cascades.
{ Roxton, Brandon, Wentworth, Farnham, ligne entre la seigneurie de St. François et Wendover, et entre Pierreville et Upton, Deguire et Upton.
{ Grenville, lots du chemin de Craig, vérification de la ligne de chemin jusqu'aux profondeurs de Shipton, arpentage des grèves de St. Roch, Québec.
{ Leeds, seigneurie de Ste. Croix, arpentage des grèves au Foulon de Wolf et des chenaux de la rivière St. Charles, Augmentation de Newton.
Tingwick, Fief Francheville, St. Jean D'Eschaillons, Sherrington, Lasalle.
{ Tirage des terres pour soldats déchargés sur le Portage de Temiscouata, lac Temiscouata et rivière Madawaska.
Grantham, Wickham, Upton, ligne de chemin de Trois-Pistoles à Rimouski, (par F. Fournier.)
Wendover, Pierreville, Nouvelle Longueuil et Rigaud, lot de grève de Molson,
Kingsey, Wendover, rivière Ottawa vis-à-vis Terrebonne, (par Adams.)
{ Weedon, Frampton, Cap Chat, partie de la cité de Québec, défini de la ligne entre la couronne et le domaine de la seigneurie, rue Fabrique, mesurages sur la ligne de borne de St. Régis au Connecticut.
Settrington, Jersey, Matane, Péninsule, Grand Grève, établissement de la rivière au Renard.
{ Frampton, Chester, Halifax, Ireland, Blandford, Maddington, Wolfstown, Ham, Cape D'Espoir et Anse à Beauvils, Ile Bonaventure, Baie de Gaspé, bras N. O., ligne de chemin de Lachine à la Croix, en bas de Montréal, (par Adams.)
{ Grantham, Rawdon, St. Denis, Settrington, Village de Grenville (7 en 2), Ashford, Augmentation d'Aston.
{ Horton, Grenville, Augmentation de Kildare, Cranbourn, Buckland, Godmanchester, Blandford, grève à la Point Levi.
{ Nouvelle Longueuil, Pierreville, Wendover, Cranbourne, Brandon, Warwick, Stanfold, Fief Gatineau et Dumontier, Laprairie, St. Denis et Matane, lots de grève et à eau profonde à Trois-Rivières, (35,518 pieds.)

ETAT d'Arpentages Officiels faits dans le Bas Canada depuis la cession

ANNÉES.	Subdivisé en lots.	En lots de ville et de parc.	Véification d'arpentages et de lignes de townships.	Lignes d'exploration entre les seigneuries et le couronne, etc.	Total d'acres.	Coût.
	Acres en superficie.	Acres en superficie.	Acres en superficie.	Milles linéal.		
1824.....	140000	.....	4000	55	144000	.....
1825.....	47800	.....	.....	20	47800	.....
1826.....	153200	.....	.....	30	153200	.....
1827.....	72000	.....	100500	.....	172500	.....
1828.....	12000	.....	103000	160	115000	.....
1829.....	17400	.....	.....	61	17400	.....
1830.....	145700	.....	.....	76	145700	.....
1831.....	64500	.....	44500	20	109000	.....
183.....	95600	.....	70000	20	165600	.....
1833.....	120000	.....	85000	225	205000	.....
1834.....	215000	.....	.....	123	215000	.....
1835.....	203197	.....	666000	56	809197	.....
1836.....	147000	.....	.....	25	147000	.....
1837.....	181200	.....	.....	49	181200	.....
1838.....	30000	.....	.....	10	30000	.....
1839.....	70000	.....	200000	69	270000	.....
1840.....	82000	100	79000	26	161000	.....

De 1823 à 1836, le coût des arpentages de township a été réglé par un tarif de taux autorisé par le gouverneur en conseil, savoir : £5 par 1000 acres, les réserves de la couronne et du clergé y comprises. Le ligné des arpentages s'est monté à peu près £210 par mille. De 1837 à 1840, on a adopté en certains cas, le système de payer l'arpenteur et ses assistants à la journée; le coût moyen par mille linéal étant d'environ £5 à £4 10s. Le coût des arpentages de la couronne qui se feront à l'avenir est réglé par un ordre en conseil de juillet, 1841.

par le Traité de 1763 jusqu'à l'année 1840 inclusivement—*Continué.*

LOCALITÉ.
Standon, Ixworth, Le Bouthillier, Caxton, Standon, Upton, Kilkenny, partie de Trois-Rivières, définition de la ligne de l'eau à Montréal en connexion avec les améliorations projetées, bornes de la seigneurie de Matane avec les terres de la couronne adjoignant, lots de grève et en eau profonde à Québec et Trois-Rivières, lots de ville à Sorel.
Gore de Lochaber, Cap Chat, Tring, Brandon et Lanaudière.
Rivière du Loup, exploration entre Tring et le lac St. François, Augmentation d'Ashford, Clarendon, Ashford, Upton et De Rosier, (De Ramsay,) Hamilton et New Richmond, Grenville Augmentation, Jersey.
Ixworth, Buckingham, Milton, Alton, Rawdon, Ladurantaye, réserve des Sauvages dans la profondeur de l'Île-Verte.
Exploration de ligne de borne (par J. Bouchette, Weiss et Ware), Seigneurie de la Grand' Rivière, Baie des Chaleurs, Fiefs Cumberland et Watford, Laprairie, Maddington, terrains pour les sauvages Amalacites dans les profondeurs de l'Île-Verte et de la Rivière-du-Loup, Augmentation de Wendover et Courval.
Terrain pour George Pozer dans Shenley, Grand Pré et Dumontier, Chemin de St. François à Dudswell, et du Rocher de la Chapelle à la rivière du Sud.
Acton, Bulstrode, Cranbourne, Hemmingford, Augmentation de Caxton, Grosbois, Dumontier, Hunterstown, Cap de la Magdeleine et exploration y opérée, Buckland, Grandpré, Glasgow, Domaine du Roi, propriétés des Jésuites et autres à Trois-Rivières Stoneham et Tewksbury, Beauharnois, Hemmingford, Standon, seigneurie de la Grand'Rivière et T. de la couronne. Chatellanie de Coulonge et domaine de la couronne, Fiefs Dumontier et Hunterstown, Tring, N. O. Augmentation de Kildare, Inverness, Gore.
Fief Sault-au-Matelot, Québec, Standon, Alton, Bristol, Wotton, Deschambeault et exploration derrière ces mêmes, Nicolet et Wendover, Gore de Wendover, Arthabaska, Woodbridge, domaine de la couronne et Fief Coulonge, Point à Carey, Québec, terrain du marché, Montréal.
Armagh, Jersey, exploration derrière l'Île-Verte et Villeray, Abercrombie, St. Giles et Augmentation de Leeds, Wotton, chemin de Restigouche au lac Matapédia, Trois-Rivières (Ursulines), Ware, Kempt et les lots du chemin de Mitis, seigneuries de Mitis, Township de Mitis, Woodbridge, Lac des Deux-Montagnes et Argenteuil, Bristol, Litchfield, lots en eau profonde vis-à-vis Montréal, bornes des seigneuries des Deux-Montagnes, Augmentation de Mille-Iles et Terrebonne, Lessard.
Haut St. François, Harrington, Hemmingford, Lacolle, Hinchinbrooke, Ware, Augmentation de Standon, Armagh et La Durantaye, Lessard, Mille-Isles, MacNider.
Terrains de la compagnie des terres Britannique Américaine, townships de l'Est, Champlain, Lessard, Islet du Portage, Buckingham, Orford, Faussambault, Whitworth, Wakefield, Standon, grève et Foulon de Wolfe, ligne de chemin du port St. François à Richmond.
Newport et Port Daniel, (achevé qu'en 1837,) Cox, Portland, Grantham et Wickham, Augmentation de Wendover, Wakefield, ligne entre Gosford et Faussambault, ligne entre Gosford et Bourglouis, et St. Gabriel et Gosford, Foulons à l'ouest du havre Diamond, Québec, Mitis, Islet du Portage.
Ditton, Hemmigford, Hinchinbrooke, Nicolas Rioux, Acton, Port Daniel, Newport, Hamilton, Durham, Gosford.
Mont Louis, ligne de limite pour les octrois de grève près de Québec, Stanfold, Arthabaska, lignes de division entre la couronne et les seigneuries de Rimouski, Lessard, Lepage, Thibierge et Pachot, Augmentation de Somerset, Aylmer, Forsyth, grèves en front de Notre-Dame des Anges, Adstock, Price, Colrairie, Gayhurst, Trois-Pistoles.
Alton et Grondines, Hope, Durham, Horton, Abercrombie, Perthuis, village de Godmanchester.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire.

APPENDICE W.

RAPPORT d'Arpentages Officiels de terres publiques faits dans le Haut Canada de l'année 1792 à 1840 inclusivement.

Années.	Acres arpentés.	Montant payé pour arpentages.	LOCALITÉS.
1792	19,950		Cramahe, Scarborough, York.
1793	182,400		Barton, Beverley, Blandford, Blenheim, Burford, Baie Burlington, Camborough, Caistor, Delaware, Dorchester Sud, rue Dundas, Edwardsburgh, Flamorough Est, Flamorough Ouest, Glanford, Hope, Huntingdon, Lancaster, Lochiel, Oxford Ouest, Pickering, Rawdon, Rivière Thames, Rivière Trent, Williamsburgh, rue Yonge, Searborough.
1794	169,300		Bastard, Bertie, Burgess, Caistor, Flamorough Ouest, Gainsborough, Humberstone, Huntingdon, Torres sauvages 6 Nations, Kitley, Markham, Montague, Mountain, Murray, ligne derrière Mutilda, Newark, Pelham, Rawdon, Welland, Yonge, rue Yonge, havre de York, Finch, Williamsburg, Winchester.
1795	434,400		Augusta, Bastard, Bertie, Blenheim, Burgess, Cramahe, Crosby Nord, Cornwall, Escott, Etobicoke, Gainsborough, Grimsby, Hamilton, Hope, Humberstone, Kitley, Nepean, Osgoode, Pelham, Rainham, Searborough, Vaughan, Walsingham, Wainfleet, Walpole, Whitby, Willoughby, Wolford, Woodhouse.
1796	433,800		Ancaster, Barton, Bastard, Belle Rivière, Dover Est et Ouest, Gosfield, Grand'Rivière, Haldimand, Hamilton, Kitley, Landsdowne, Leeds, Malden, Marysburgh, Mersea, Oakland, Percy, Raleigh, Rochester, Willoughby, Winchester.
1797	585,800		Aldborough, Alfred, Bastard, Blandford, Charlotteville, Clarke, Dover, Etobicoke, Harwich, Hawkesbury, Hope, Kitley, Malden, Montague, Mountain, Rainham, Raleigh, Sandwiche, Sidney, Southwold, Rivière Thames, Walsingham, Walpole, Rawdon.
1798	623,900		Ameliasburgh, Beverly, Blenheim, Barford, Delaware, Etobicoke, Flamorough Est, Harwick, Hawkesbury, Houghton, Howard, Orford, Raleigh, Rivière Kincom, Lac St. Clair, Vaughan, Walsingham, Walpole, Winchester, Woodhouse.
1799	182,800		Binbrook, Dunwich, Dorchester Nord et Sud, Dereham, Elizabethtown, Glandford, Rivière Thames, Yarmouth.
1800	164,800		Gwillimbury Est et Ouest, Hope, King, Whitchurch, Woodhouse.
1801	.....	125 11 0	Point d'arpentage.
1802	33,000		Whitchurch.

1803	223,600	283 9 6	Aldborough, Dunwich, Finch, Gwillimbury Est et Ouest, Elmsley.
1804	19,000	587 6 6	Dover Est et Ouest.
1805	26,000	510 9 7	Uxbridge, Orford.
1806	249,300	871 10 10	Colchester, Crosby Nord et Sud, Etobicoke, Gosfield, Mersea, Nelson, Lac Ontario, Crique de Seize Milles, Toronto, Trafalgar.
1807	182,300	1,172 6 3	Camden Est, Caledonia, Pittsburg, Scott.
1808	38,000	563 19 3	Chemin de Penetanguishine, Portland.
1809	295,900	245 13 3	Yarmouth, Walsingham, chemin de Talbot, Southwold, Reach, Portland, Rivière Niagara, Middleton, Houghton, Dover Est et Ouest, Chatham, Malahide.
1810	307,200	1,548 5 2	Augusta, Bayham, Dorchester Sud, Dereham, Elizabethtown, Hallowell, ville de London, Leeds, Malahide, Middleton, chemin de Talbot, Westminster, York.
1811	242,000	1,073 0 9	Aldborough, Dunwich, Ameliasburgh, Escott, Gainsborough, Penetanguishine, chemin de Penetanguishine, Nord du chemin de Talbot, ouest du chemin de Talbot, Tiny, Toronto, Réserve du Gouvernement, Toronto, Wainfleet, rue Yonge, Yonge, villages de Gwillimbury.
1812	52,200	523 14 4	Burgess.
1813	.....	.....	Point d'arpentage.
1814	53,400	5 12 9	Chemin à partir des moulins de Cooper, Etobicoke.
1815	.....	.....	Drummond, Lancaster, Bastard, Bathurst, Beckwith, Belleville, Burgess, Cartwright, Charlottenburgh, Drummond.
1816	318,900	4,459 1 11	Ameliasburgh, Gore Howard, Kitley, Lancaester, Manvers, Mersea, Murray, Oxford, Rivière Goulburn, Hawkesbury, Gore Howard, Kitley, Lancaester, Manvers, Mersea, Murray, Oxford, Rivière Petite Nation, Raleigh, chemin de Talbot.
1817	401,200	2,011 0 0	Brock, Cavan, ville de Kingston, Thurlow, Sherbrooke Sud, Perth, Cartwright, Beckwith, Bathurst.
1818	275,300	1,434 17 9	Ameliasburgh, Elizabethtown, Emily, Georgina, Goulburn, Monaghan, Smith.
1819	1,089,000	702 18 0	Albion, Caledon, Chinguacousy, Cornwall, Emily, Eramosa, Esquesing, Gwillimbury Ouest, Hallowell, Houghton, ville de London, Marjora, Nasagaweya, Nelson, Nissouri, Otonabee, Lac Rice, Seymour, Southwold Tecumseth, Toronto, Gore de Toronto, Trafalgar, Yarmouth.
1820	1,314,550	.....	Asphodel, Adjala, Alfred, Amherstburg, Caledon, Carradoc, Dalhousie, Eckirid, Essa, Huntley, Innisfil, Lanark, Lobo, Madoc, Mariposa, March, Mono, Mosca, Murray, Oro, Orillia, Plantagenet, Richmond, Sombra, Tay, Thorah, Vespra, Westminster, Zorra.
1821	421,840	316 5 0	Carradoc, Clarence, Elzevir, Garafraxa, ligne extérieure Est de Murray, Plantagenet, Ramsay, Sherbrooke N., Gore de Sidney, Lac de Simcoe, Kingston, Mono, Monaghan, Toronto, Westminster, Tyendenaga.
1822	1,031,200	24 0 0	Amaranth, Burleigh, Ennismore, Flos, Fredericksburgh, Grande Ile, Haldimand, Harvey, Howard, Hungerford, Kaldar, Lancaester, Lochiel, Mono W. H. Osgoode, Palmerston, Plantagenet, Russell, Sheffield, Torbolton, Tosoronto, Zone, Osgoode.
1823	682,800	25 18 6	Belmont, Darling, Douro, Dummet, Fitzroy, Lancaester, Lavant, Methuen, Packenham, Raleigh, Romney, Rivière Thames, Chatham, Gosfield, Lochiel.
1824	651,600	826 9 3	Beckwith, Bedford, Blandford, Cramahe, Fenelon, Gower Nord, ville de Gwillimbury dans Hinchinbrooke Nord, Kennebec, McNab, Maidstone, ligne extérieure ouest de Murray, Nepean, Rochester, Sandwiche, Tilbury Est et Ouest, Westminster, Wilmot.

LOCALITÉS.

ANNÉES	Acres arpentés.	Montant payé pour arpentages.	LOCALITÉS.
1825	256,100	41 19 0	Adolphustown, Bertie, Eldon, village de Fredericksburgh, Humberstone, Melancthon, Middleton, Ops, London, Peterborough, Thurlow, Vespra, Orford. [London, Oso.]
1826	68,600	354 16 0	Alnwick, réserve des sauvages à Chippawa, Hinchinbrooke, réserve des sauvages dans les lots de ville de
1827	203,400	169 15 3	Guelph, Olden, Roxborough, Thorah.
1828	303,100	694 4 3	Chemin d'Aboukir, Brook, grève de Burlington, Caledonia, Ennismore, Eramosa, acquisition des sauvages à Burwell, Osnabruk, Puslinch, chem. à travers Puslinch, Rivière au Sable, Toronto, Townsend, Wilmot.
1829	145,298	780 3 10	Caledonia, Goderich, Plympton, Rainham, Pentanguishine.
1830	189,060	168 8 6	Ville de Branford, Carradoc, Charlottsburgh, Cayuga, Fredericksburgh, Gower Sud, Guelph, Moore, Baie Matchedash, Penetanguishine, Rainham, Saltfleet, Samia, Smith, Southwold.
1831	392,800	869 14 9	Baxley, Branford, Cornwall, Dummer, Edwardsburgh, Flamborough Est, Harwich, partie est de la borne sud de Kingston, Luther, Pembroke, Pickering, Puslinch, Ross, Richmond, Townsend, Westmeath, Whithy Woodhouse.
1832	502,800	1,355 14 8	Aldborough, Gore de Clinton, Colechester, Dereham, Dunwich, Gore de Grimsby, Huntingdon, Loughborough, Malden, Mountain, Murray, ligne extérieure est, Nottawasaga, lot de ville d'Oxford, Puslinch, Gore de Puslinch, Presqu'Isle, Gore de Sydney, Sophiasburgh, Tecumseth, Thurlow, Warwick.
1833	553,550	3,187 3 10	Adelaide, lots de ville de Barrie, Grosse-Isle, Brooke, ville de Branford, Camden Ouest, Carradoc, Charlottsburgh, Collingwood, Emmiskillen, Hawkesbury, Ile de Howe, Hythe, terres des sauvages, London, ville de London, ville de Lindsay, Medonte, Nottawasaga, ville de Ops, Orillia, Pickering, Plympton, Scarborough, Seymour, St. Vincent, Sunnidale, Toronto, Woodstock.
1834	287,040	1,955 0 3	Barton, hauteurs de Burlington, Beverley, Grosse-Isle, Blandford, Burleigh, Fronté, Cambridge, Car-radoc, Cayuga, ville de Cayuga, Dunn, Etobicoke, Harvey, terrain du Huron, réserve militaire à Niagara, ville de Nottawasaga, Rama, Stamford, Sunnidale, Trafalgar, Fort Trent.
1835	246,400	2,578 19 7	Alnwick, Anderdon, Lac Balsam, Beverley, Bosanquet, Colborne, Errol, Grand'Rivière, Hamilton, réserve du Huron, Kenyon, Gore de Norwich, Orillia, Pembroke, Plympton, Pointe Anne, Rivière au Sable, Ross, Somerville, St. Vincent, Thurlow, Vespra, Westmeath.
1836	290,010	2,895 12 2	Alfred, Ashfield, ville de Chatham, Corunna, Etobicoke, King, ville de London, Mara, Matchedash, Marlborough, Mersea, Mountain, Oxford, Tyendenaga, lot de ville de Warwick.

1837	55,028	310 6 9	Adolphustown, ville de Chatham, Corunna, Gloucester, Harvey, Howard, Hungerford, Rawdon, Rokeby, Verulam.
1838	31,248	1,057 16 10	Ashfield, Charlottville, Edwardsburgh, Etobicoke, Zone.
1839	64,903	721 14 1	Point d'Arpentage.
1840	14,174,777	34,502 19 4	Ashfield, Derby, ville d'Orillia, Sydenham.
19 *			

1,000,000 Terrains de la compagnie du Huron du Canada.
 330,000 Townships sur la Grand'Rivière arpentés par les propriétaires.
 30,280 Terres des sauvages de St. Régis dans Glengarry.
 1,650,752 Arpentés antérieurement à 1792.
 17,185,809 Total arpenté dans le Haut-Canada jusqu'au 31 décembre, 1840.

Entre les années 1819 et 1829 inclusivement, 9,623,657 acres de terre ont été arpentés dans le Haut-Canada par contrat. Ces arpen-tages ont été payés en terres à un taux moyen de 4½ pour cent.

Le coût moyen des arpentages de 1802 à 1840 inclusivement, est d'environ un denier par acre.

Le montant payé pour arpentages dans le cours d'aucune année mentionnée, n'est pas tout le coût des arpentages de cette même année, vu qu'il a été fait des paiements pour arpentages faits dans le cours de l'année précédente; aussi de 1819 à 1829 inclusivement, la plus grande partie des arpentages ont été payés en terres.

JOSEPH CAUCHON,
 Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,
 Toronto, 30 Janvier, 1857.

MODES D'ARPENTAGE.

L'établissement des terres dans le Canada en franc-aleu roturier commença en 1783, époque à laquelle les U. E. loyalistes se fixèrent à la Baie des Chaleurs dans le Bas Canada, et sur les bords du St. Laurent et des lacs dans le Haut ; les arpenteurs étant très rares, il était impossible d'arpenter les townships régulièrement, on ne subdivisait que les lots de front à mesure que les colons en avaient besoin.

Les concessions en arrière étaient ensuite arpentées selon que l'occasion le requérait, ou que les circonstances le permettaient.

Les townships devaient dans l'origine avoir (tel qu'aux Etats-Unis) six milles carrés, et les lots avoir 19 chaînes de large sur 63 chaînes 25 mailles de long, et contenir 120 acres chaque ; mais en vertu d'instructions royales reçues par Lord Dorchester en date du 23 Août, 1786, il fut décidé que les townships sur les rivières navigables et les lacs auraient 9 milles de front sur 12 milles de profondeur, et contiendraient 108 milles en superficie chaque (étant égale à 3 townships de 6 milles carrés), et seraient subdivisés en 12 concessions ou rangs de 28 lots chaque ; les lots devaient avoir 26 chaînes de large sur 80 ch. 80 m. de profondeur, contenir 200 acres chaque, et 5 par cent en sus pour chemins. Les townships devaient à l'intérieur du pays avoir 10 milles carrés et être subdivisés en 11 concessions de 28 lots chaque, les lots devaient être de 28 ch. 75 m. de large sur 73 ch. 5 m. de profondeur, et chaque lot contenir 200 acres et 5 par cent en sus pour chemins.

Dans le Haut Canada ces réserves pour chemins furent tracées sur les lignes de township et de concession et sur certaines lignes latérales entre les lots ; mais comme on ne suivit aucun mode uniforme en traçant ces réserves de chemins dans les vieux townships, il existe beaucoup d'incertitude sur leur vraie position, ce qui a donné lieu à grand nombre de procès et à de nombreux renvois au département des arpenteurs, et a retardé considérablement les améliorations des chemins. L'usage de l'aiguille magnétique et l'infériorité des instruments d'arpentage ainsi que l'ignorance de quelques uns des arpenteurs qui ne tenaient aucun compte des variations du compas en différents endroits ni du changement progressif dans les variations d'un même lieu, et particulièrement le manque de ligne de vérification, ont été cause de beaucoup de bévues dans les anciens arpentages.

En 1818 une tentative fut faite pour assurer une plus grande exactitude dans les arpentages des townships dans le Haut Canada, en ordonnant aux arpenteurs de constater la latitude et les variations de l'aiguille magnétique à certains points des arpentages ; mais on ne put réussir, vu que les arpentages se faisaient alors par contrats et se payaient en terres, car de tous les anciens arpentages ceux là sont les plus irréguliers et les plus défectueux.

On n'introduisit des lignes de vérification dans les arpentages du Haut Canada qu'en 1829, époque à laquelle sur le rapport de feu William Chewitt, arpenteur général d'alors, un ordre en conseil fut passé autorisant le tracé de lignes à travers les concessions au milieu des réserves pour chemins entre chaque sixième lot. Cependant les sections formées par ce mode d'arpenter se trouvèrent trop grandes, étant de $2\frac{1}{4}$ milles sur $1\frac{3}{4}$ mille, contenant près de 4 milles en superficie, subdivisées en 12 lots de

200 acres chaque, larges de 30 chaînes chaque sur 66 chaînes et 67 m. en profondeur, et elles furent subséquemment réduites à 100 chaînes carrées, subdivisées en 10 lots, larges de 20 chaînes chaque sur 50 chaînes de profondeur, et contenant 100 acres. La superficie des lots fut réduite à 100 acres pour éviter les erreurs qui s'étaient glissées dans les anciennes subdivisions. Depuis 1818 les limites des réserves pour chemins ont été définies par une ligne double de poteaux.

Comme les lignes de chacune des sections sont tracées au milieu des réserves pour chemins, on évite maintenant l'incertitude sur la vraie position des chemins et les erreurs dans la superficie des lots si fréquentes dans les anciens arpentages.

Département des Terres de la Couronne,
Toronto, 30 janvier, 1857.

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

APPENDICE X.

(*Circulaire.*)

BUREAU DES EXAMINATEURS DES ARPENTEURS PROVINCIAUX DU HAUT CANADA.

Toronto, 24 Décembre, 1856.

MONSIEUR,

En conformité aux résolutions du bureau, j'ai l'honneur de vous adresser la présente :

1. Pour appeler votre attention au statut provincial 19, 20 Vict. c. 13, sec. 3, et vous requérir d'informer vos apprentis, "que toutes personnes qui après le 1er janvier, 1858, se présenteront pour être admises comme arpenteurs provinciaux, seront examinées sur les éléments de la géologie."

2. Comme il appert par des plaintes faites à ce bureau que plusieurs personnes non-autorisées pratiquent comme arpenteurs, j'ai à vous informer que nonobstant le rappel de la 2^e sec. de la 12 V. c. 35, qui impose une amende de £10 pour contravention au dit acte, l'offense est, par la 15^e clause de la 5^e sect. de la 12 Vict. chap. 10, et la 2^e sect. de la 18 Vict. chap. 83, un "délit," et est passible du même châtement, et à vous prier de vouloir bien aider ce bureau à mettre fin à un usage si injurieux au public et à la profession.

3. J'ai aussi à exprimer le regret avec lequel ce bureau a appris de sources certaines que dans plusieurs cas les apprentissages n'existent que de nom, soit que les patrons aient cessé de pratiquer, ou que les étudiants ne résident pas avec leurs patrons, ou même résident dans d'autres localités, et en conséquence ne peuvent servir de bonne foi sous eux. Cette contravention de la loi est quelquefois aggravée en par les patrons permettant à leurs apprentis de pratiquer pour eux comme arpenteurs, en dehors de sa surveillance personnelle, au grand dommage des praticiens régulièrement admis.

Comme le temps de service et de pratique sur le terrain sous un arpenteur régulièrement admis et pratiquant, prescrit par la loi, n'est pas plus

long qu'il n'est nécessaire pour acquérir une connaissance pratique de l'arpentage des terres du Canada et des lois qui le régissent, (sans laquelle les meilleurs arpenteurs en théorie s'exposent à faire des arpentages des plus erronés et des plus illégaux,) ce bureau fera tous ses efforts pour s'assurer de la nature et de l'étendue de la pratique sur le terrain de chacun des candidats en conformité à la 4e sect. de la 12 Vict. chap. 35, et se prévaudra des pouvoirs qui lui sont conférés par la 10e section de cet acte de suspendre ou de démettre tout arpenteur provincial donnant de faux certificats.

4. J'ai à vous requérir de ne prendre comme apprentis aucune personne prétendant avoir été admise à pratiquer dans aucune partie de l'empire de Sa Majesté autre que cette province, jusqu'à ce que vous ayez soumis à ce bureau les documents qu'il produit comme preuve de ses avancés, et ayez obtenu une décision sur iceux.

Dans le but d'aider ce bureau dans l'accomplissement de ses devoirs, vous voudrez bien répondre aux questions ci-incluses, et me les renvoyer aussitôt possible.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. F. PASSMORE,
Secrétaire.

N. B.—Ces questions avaient trait à la pratique professionnelle de l'arpenteur et au service de ses apprentis.

**BUREAU DES EXAMINATEURS DES ARPEN-
TEURS PROVINCIAUX DU HAUT CANADA,**

Toronto, 29 janvier, 1857.

MONSIEUR,

J'ai ordre de vous informer que ce bureau a adopté le cours suivant d'examen, conformément aux 19e et 20e Vict. chap. 13, sec. 3, et de vous prier de vouloir bien y attirer l'attention de vos apprentis.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. F. PASSMORE,
Secrétaire.

**EXAMEN DES ARPEN-
TEURS PROVINCIAUX SUR LA
GÉOLOGIE.**

Les candidats pour examen dans le département de la Minéralogie et de la Géologie, devront posséder une certaine connaissance des sujets suivants :

1. Les caractères ordinaires qui distinguent les corps minéraux les uns des autres, tel que la structure, solidité, gravité spécifique, effets produits par l'action des acides, etc.

2. Les propriétés générales et les conditions dans lesquelles se rencontrent quelques vingt à trente minéraux qui entrent dans la composition des roches, ou qui sont d'importance sous un point de vue géologique, tel que, quartz, feldspath et mica, talc, serpentine, augite, hornblende, tourmaline, spath calcaire, sulfate de baryte, sulfate de chaux, etc.

3. Le minéral des métaux les plus communs, tel que : argent, cuivre, plomb, étain, fer, etc.

4. La classification des roches, et les variétés les plus communes des produits ignés, métamorphosables, ou sédimentaires.

5. Les subdivisions des roches siluriennes et dévoniennes du Canada, avec les fossiles qui les caractérisent.

6. Une connaissance générale de la géologie du Canada, comprenant la distribution géologique des diverses formations qui se rencontrent dans la province, leur contenu économique, etc.

On recommande aux candidats d'assister aux cours de lectures (qui sont données à leur intention particulière) du professeur Chapman, au collège de l'Université à Toronto; ou d'avoir recours aux publications suivantes : Dana's Manual (not system) of Mineralogy, Hitchcock's or Page's Elementary Geology; Logan and Hunt's sketch of Geology of Canada.

EXTRAIT DU PROFESSEUR CHAPMAN.

COLLEGE DE L'UNIVERSITE, TORONTO.

MINERALOGIE ET GEOLOGIE.

PROFESSEUR—E. J. CHAPMAN,

(*Ci-devant Professeur au collège de l'Université, Londres, Angleterre.*)

Il est donné trois cours séparés de lectures sur ces sujets : un cours élémentaire pour les étudiants de l'Université, et les étudiants passagers généralement; et deux cours plus avancés pour les étudiants de la quatrième année. Le cours élémentaire est spécialement adapté aux personnes qui se préparent à être examinées comme arpenteurs provinciaux. Dans chaque division les lectures sont illustrées par de nombreux diagrams, échantillons et modèles; et des tables imprimées et autres assistances sont fournies aux étudiants gratis.

1.—COURS ELEMENTAIRE DE MINERALOGIE ET DE GEOLOGIE, COMPRENANT EN MEME TEMPS LES PRINCIPES GENERAUX DE LA GEOGRAPHIE PHYSIQUE.

[*Tous les mardis et jeudis, pendant la session, d'une à deux heures, avec examens (facultatifs pour les étudiants privés) tous les deux vendredis, à la même heure. Honoraire pour les étudiants passagers ou privés, 10s.*]

Ce cours comprend 40 lectures à peu près, et se discute dans l'ordre suivant :

1. Nature et rapports généraux de ces sciences ; mode de les étudier adopté pour ce cours. 2. Caractères au moyen desquels se distinguent les minéraux. 3. Application pratique de ces caractères. 4. Divisions principales des roches ; minéraux présents comme éléments dans les masses de roches, ou qu'on rencontre communément dans icelles. 5. Roches ignées ou cristallines ; théorie de transformation. 6. Veines métalliques. 7. Métaux et minéral métallique. 8. Idées générales sur la nature chimique et la classification des minéraux. 9. Roches sédimentaires ou stratifiées ; leurs modes de formation, les variétés de leur structure, et autres questions qui s'y rattachent. 10. Débris organiques ; principes de classification zoologique et botanique. 11. Esquisse de l'histoire physique de la terre ; époques géologiques. 12. Phénomènes géologiques qui existent ; formations de roches actuellement en progrès ; application de la géographie physique.

Ceux qui désirent assister à quelques uns de ces cours comme étudiants passagers ou privés, n'ont qu'à obtenir du professeur une carte d'admission. Il n'existe aucune forme d'examen. Ceci se rapporte aussi à tous les autres sujets qui sont enseignés au collège de l'Université.

BUREAU DES EXAMINATEURS DES ARDENTEURS POUR LE BAS CANADA.

Québec, Mars, 1857.

MONSIEUR,

J'ai ordre de vous informer que ce bureau a adopté le cours suivant d'examen, conformément au 19 et 20 Vict. chap. 13, sec. 3, et de vous prier de vouloir bien y attirer l'attention de vos apprentis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obt. serviteur,

A. WALLACE,

Secrétaire.

EXAMEN DES CANDIDATS POUR ADMISSION A LA PROFESSION D'ARPENTEUR SUR LA GEOLOGIE.

Les candidats pour examens dans le département de la minéralogie et de la géologie devront posséder une certaine connaissance des sujets suivants :

1. Les caractères ordinaires qui distinguent les corps minéraux les uns des autres, tel que structure, solidité, gravité spécifique, effets produits par l'action des acides, etc.

2. Les propriétés générales et les conditions dans lesquelles se rencontrent quelques vingt à trente minéraux qui entrent dans la composition des roches, ou qui sont d'importance sous un point de vue géologique, tel que quartz, feldspath et mica, talc, serpentine, augite, hornblende, tourmaline, spath calcaire, sulfate de baryte, sulfate de chaux, etc.

3. Le minéral des métaux les plus communs, tel que : argent, cuivre, plomb, étain, fer, etc.

4. La classification des roches, et les variétés les plus communes des produits ignés, metamorphosables ou sédimentaires.

5. Les subdivisions des roches sédimentaires et devonniennes du Canada, avec les fossiles qui les caractèrisent.

6. Une connaissance générale de la géologie du Canada, comprenant la distribution géologique des diverses formations qui se rencontrent dans la province, leur contenu économique, etc.

On recommande aux candidats d'assister aux cours de lectures (qui sont données à leur intention particulière) du professeur Dawson du Collège McGill ; ou au cours qui sera donné à l'Université Laval à Québec durant l'été prochain, ou autrement d'avoir recours aux publications suivantes : Dana's Manual (not system) of Mineralogy ; Hitchcock's or Page's Elementary Geology ; Logan and Hunt's Sketch of Geology of Canada.

EXTRAIT DU PROFESSEUR DAWSON.

COLLEGE MCGILL, MONTREAL.

PROFESSEUR—J. W. DAWSON, A. M. F. G. S.

1. MINERALOGIE.—Natures et limites de la science—Caractères physiques des minéraux—Cristallographie—Propriétés physiques des minéraux—Modes de déterminer les espèces—Descriptions des espèces les plus importantes des minéraux avec leurs rapports géologiques et leur usage dans les arts.

2. GEOLOGIE.—Roches de la croûte de la terre, considérées dans leur composition, leur structure comme cristallines ou fragmentaires—leur origine telle qu'ignées, aqueuses ou pouvant se métamorphoser—les débris fossiles contenus dans icelles—Etat actuel de la surface de la terre—Changements en progrès—Histoire géologique de la terre—Géologie de l'Amérique britannique—Application de la géologie à l'agriculture, au génie, etc.—Exemples de méthodes pour recherches géologiques.

Dans la présente session (1857) les lectures sur les sujets ci-haut commenceront le premier jeudi de mars, et seront continuées les mardis et jeudis à 4, P. M., jusqu'au 1er mai. Les arrangements de 1857-8 comprendront un cours qui commencera dans le mois de novembre, époque à laquelle commenceront des lectures sur la zoologie et la botanique. Honoraire pour le cours entier d'histoire naturelle, £1 5s. Pour la minéralogie et la géologie seules, 12s. 6d. Le Collège McGill donne aussi un cours de génie qui commence en novembre—Honoraires, £2 10s., et les étudiants peuvent suivre ce cours ainsi que l'histoire naturelle, la chimie, la philosophie naturelle et l'agriculture pour un honoraire de £5.

Pour plus amples informations s'adresser à W. C. Baynes, secrétaire.

TABLE DES MATIERES.

R A P P O R T .**Classes des Terres publiques et transactions pour 1856.****B A S C A N A D A :**

	PAGE.
Terres de la Couronne	4
Terre du Clergé.....	<i>ib.</i>
Biens des Jésuites.....	<i>ib.</i>
Domaine de la Couronne.....	5
Seigneurie de Lauzon	<i>ib.</i>
Précis des terres du Bas Canada.....	6

H A U T C A N A D A :

Terres de la Couronne	6
Terres du Clergé	7
Terres des Ecoles	<i>ib.</i>
Précis des terres du Haut Canada	8

S U J E T S E N G É N É R A L .

Bois et Forêts.....	8
Emplacement des mines.....	9
Récapitulation	<i>ib.</i>

A P E R Ç U G É N É R A L D E S T E R R E S P U B L I Q U E S :

Péninsule de Gaspé.....	10
Territoire de Tadousac.....	17
Contrée du Saguenay.....	18
Rive sud en bas de Québec.....	20
Townships de l'Est.....	21
Townships de parties reculées au nord du St. Laurent.....	23
Territoire du St. Maurice.....	24
Travaux sur le St. Maurice.....	30
Contrée de l'Ottawa	34
Terres sur les bords de l'Ontario.....	42
Péninsule occidentale.....	<i>ib.</i>
Territoire des Lacs Huron et Supérieur.....	<i>ib.</i>
Contrée de la rivière Rouge et Saskatchewan.....	47
Carte de la province.....	54

A D M I N I S T R A T I O N D É P A R T E M E N T A L E :

Vente et régie de terres publiques	55
Dépôts dans les banques.....	56
Agences des terres de la couronne.....	<i>ib.</i>
Remise de terres	61
Droits des acquéreurs et réserves	65

	PAGE.
Réclamations pour déficit.....	69
Bois et forêts	<i>ib.</i>
Glissoires de la province et bureau du surintendant des mesureurs de bois.....	74
Réserves de lots de ville	94
Locations à mines.....	95
Pêcheries	96
Chemins de colonisation	98
Bureaux des examinateurs d'arpenteurs provinciaux	100
Commissaires des bornes	<i>ib.</i>
Règlement du bureau.....	101

APPENDICE.

	PAGE.
A.—Rapport du personnel du département.....	2
B.—Agents des terres de la couronne du Bas Canada.....	4
C.—Do do do du Haut Canada.....	6
D.—Agents des bois	8
E.—Agents du Domaine de la couronne, des Biens des Jésuites et Lauzon.....	9
F.—Etat des terres vendues en 1856.....	10
G.—Etat des recettes considérées comme revenu.....	11
H.—Etat des déboursés pour régie.....	12
I.—Etat des arpentages du Bas Canada 1841-56.....	14
J.—Do do du Haut Canada do	18
K.—Rapport des arpentages du Haut Canada en 1856	20
L.—Do do du Bas Canada do	22
M.—Rapport de l'inspecteur des agences du Bas Canada pour 1856.....	23
N.—Etat des devoirs de bureau et du travail fait en 1856.....	85
O.—Etat du travail extra du bureau	97
P.—Rapport de la branche des bois et forêts et du surintendant des inspecteurs de bois pour 1856.....	103
Q.—Rapport des terres d'écoles communes vendues depuis 1851 à 1856 inclusivement	264
R.—Rapport de l'arpentage de l'arpenteur provincial Salter d'une ligne de base au nord du lac Huron.....	266
S.—Etat de locations à mine.....	276
T.—Précis de l'Ottawa et ses tributaires.....	280
U.—Lettre de Mr. Palmer touchant les terres derrière la baie de Goulia, lac Supérieur	282
V.—Etat des arpentages du Bas Canada, depuis 1763 à 1840	284
W.—Do do du Haut Canada, 1793 à 1840, etc	292
X.—Circulaires des bureaux des examinateurs des arpenteurs provinciaux.....	297

CARTES:

1.—Bas Canada.....	.....
2.—Haut Canada.....	.....
3.—Gaspé et Bonaventure.....	.....
4.—Le Saguenay.....	.....
5.—Le St. Maurice.....	.....
6.—La contrée de l'Ottawa .....	.....
7.—La rive nord du lac Huron.....	.....
8.—Le Canada, territoires des sauvages et Baie d'Hudson.....	.....

R É P O N S E

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 16 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant la Chambre, " Copie de toutes Dépêches, " Lettres ou Correspondance qui peuvent avoir été échangées " entre le Bureau Colonial, la Trésorerie, ou tout autre Département du Gouvernement de Sa Majesté, et le Gouvernement du " Canada, depuis le commencement de la Session Législative Provinciale de 1856, relativement aux Banques Incorporées et aux " Banques Libres, à l'administration des Banques, au Cours Monétaire et au Monayage."

Par Ordre,

T. LEE TERRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Toronto, 30 mars 1857.

(Copie.—No. 20.)

DOWNING STREET, 12 février 1857.

Monsieur,—Ayant renvoyé aux lords-commissaires du trésor les actes passés par la législature du Canada, pour amender et refondre les actes relatifs à la Banque de Montréal, à la Banque Commerciale du Canada, à la Banque du Haut-Canada, et les actes pour incorporer la Banque d'Union du Canada, et la Banque Coloniale du Canada, on a attiré mon attention sur la 20^e clause de l'acte en premier lieu mentionné (dont les dispositions se trouvent aussi dans les autres actes), par laquelle la banque est autorisée à prendre des hypothèques comme sûretés collatérales pour les dettes contractées avec la banque.

A ce propos, je vous transmets, pour votre information et votre gouverne, un extrait d'une lettre adressée à ce département d'après le désir des lords-commissaires du trésor, et j'ai ordre de vous donner instruction de le soumettre à votre conseil dans la vue de faire amender les actes en question, en y insérant une clause de la nature de celle que suggèrent leurs seigneuries.

J'ai, etc.,

(Signé,) H. LABOUCHÈRE.

SIR EDMUND HEAD, Baronnet,
Etc., etc., etc.

EXTRAIT D'UNE LETTRE DE SIR C. E. TREVELYAN A T. F. ELLIOTT,
ÉCUYER, DATÉE DES CHAMBRES DU TRÉSOR, LE 16 JANVIER 1857.

“ Le but de la 20e clause est de limiter la banque aux objets légitimes du commerce de Banque, et de l'empêcher de posséder aucunes propriétés foncières ou marchandises ; mais il semble à mes lords que ce bref même devra être exposé à être détruit par un permis de posséder de telles propriétés comme sûretés collatérales, attendu que la banque pourrait être induite à faire, sur la foi de telles sûretés, des avances à des personnes qui, sans cela, n'auraient pu en obtenir, et ainsi on pourrait faire de sûretés purement collatérales la base réelle des crédits.”

Ceci est une question qui est souvent venue devant mes lords, relativement aux chartes royales pour l'incorporation des banques coloniales, et ils ont adopté la clause suivante qui paraît propre à mettre un frein à l'abus auquel ils ont fait allusion, et à fournir en même temps aux banques toutes les facilités qu'elles doivent avoir d'obtenir la possession des biens de leurs débiteurs de bonne foi :—

“ Et nous ordonnons de plus que nonobstant toute chose contenue dans notre dite charte, il sera loisible à la dite compagnie d'accepter aucunes terres, maisons, ou autres propriétés mobilières ou immobilières, en satisfaction, liquidation ou paiement de toute dette, absolument et de bonne foi due à la dite compagnie, et de prendre aucune hypothèque ou autre garantie de même nature comme sûreté pour tous deniers dus à la dite compagnie, ou pour lesquels des parties peuvent s'être rendues responsables envers la dite compagnie, et de posséder telles terres, maisons et autres propriétés ou sûretés sur icelles, pour le temps raisonnable seulement, après que la dite compagnie y aura acquis un intérêt absolu, qu'il faudra pour les vendre et en disposer et les convertir en argent : et aussi, qu'il sera loisible à la dite compagnie de vendre ou de convertir autrement en argent tous effets, denrées et marchandises qu'elle prendra ou pourra prendre en satisfaction, liquidation ou paiement de toute dette, et de vendre et transporter toutes terres, maisons et autres propriétés immobilières que ce soit, ou tous effets, denrées ou marchandises qu'elle pourra acquérir en la manière susdite.”

(Copie —No. 42.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

Toronto, 18 mars 1857.

Monsieur,—J'ai eu l'honneur de recevoir votre dépêche du 12 de février, No. 20, relativement à une clause des actes de banque, passés à la dernière session, (20 Vic., chap. 74, 120, 121, 122 et 123.) J'ai soumis l'affaire à l'inspecteur général des finances, et cet officier a fait un rapport qui rencontre l'approbation du conseil exécutif.

Je vous envoie maintenant copie de ce rapport avec une copie de la minute du conseil qui l'approuve.

Je suis, etc.,

(Signé,) EDMUND HEAD.

Le très-honorable H. LABOUCHÈRE,
Etc., etc., etc.

(Copie.)

L'inspecteur général a l'honneur de soumettre les observations suivantes sur la lettre de sir Chs. E. Traveleyan à M. Labouchère, par laquelle il lui communique l'opinion des lords commissaires de la trésorerie de Sa Majesté sur diverses chartes de banque accordées durant la dernière session, et y suggère un amendement :—

L'objectien est prise de la dernière partie de la 20^e clause de la charte de la Banque de Montréal, clause qui est commune à toutes les chartes, de ce qu'elle est insuffisante pour assurer l'objet en vue, et on suggère d'y substituer une formule adoptée par les lords de la trésorerie dans les chartes royales accordées pour l'incorporation des banques coloniales.

L'objet de la 20^e clause est de restreindre les banques à leurs affaires légitimes et de les empêcher d'acquérir aucunes propriétés immobilières ou mobilières, mais elle contient une disposition qui leur permet de posséder de telles propriétés comme sûretés collatérales, et c'est cette disposition que sir C. E. Traveleyan appréhende devoir détruire l'objet principal " attendu que la banque " pourrait être induite à faire, sur la foi de telles sûretés, des avancés à des " personnes."

La clause 20 lit comme ceci :—

" La banque ne possédera directement ni indirectement aucunes terres ou " tènements (si ce n'est celles qu'elle est spécialement autorisée par la première " section du présent acte, à acquérir et posséder,) ni aucuns navires ou autres " vaisseaux, ni aucune action dans le capital de la dite banque, ni dans auc " une autre compagnie incorporée ou non incorporée, et la dite banque ne " prêtera pas non plus ni n'avancera directement ni indirectement aucuns den " niers sur la garantie, *mortgage* ou hypothèque d'aucune terre ou tènement ; " ni d'aucunes des actions du capital de la banque, ni d'aucuns effets ou mar " chandises ; et la dite banque ne prélèvera pas non plus directement ni indi " rectement des emprunts de deniers, ni ne commercera sur la vente, l'achat " ou l'échange de marchandises et effets, ni sur quoi que ce soit, si ce n'est " sur l'or et l'argent en lingots, les lettres de change, l'escompte de billets pro " missoires et d'effets négociables, et en général sur tout ce qui concerne légi " timement les affaires de banque : Pourvu toujours, que la dite banque pourra " acheter, prendre et conserver des *mortgages* et hypothèques sur des propriétés " immobilières en cette province, et sur des navires et autres vaisseaux et des " garanties sur des propriétés mobilières, pour la plus grande sûreté des dettes " contractées en faveur de la corporation, dans le cours de ses opérations, et " pourra aussi pour le même objet acheter et prendre des hypothèques, jugements " et autres charges possédées par d'autres sur les biens-meubles ou immeubles " de tout débiteur de la banque."

Il est à peine possible de trouver un langage plus fort pour fermer toutes les portes à la casualité qu'appréhendé sir C. E. Traveleyan, et si en face des clauses énergiques de l'acte, aucune banque persistait à violer la loi, ce ne peut être qu'au risque de forfaire à ses privilèges de banque.

Le remède que paraîtrait suggérer sir C. E. Traveleyan, serait de forcer la banque à vendre sous un court délai la propriété ou le *mortgage* pris en garantie ou liquidation de la dette, et il a en vue, dans la plupart des cas au moins, de convertir d'une manière absolue les biens du débiteur aux usages de la banque— " il sera loisible à la dite compagnie d'accepter aucunes terres, maisons ou " autres propriétés mobilières ou immobilières, en satisfaction, liquidation ou " paiement de toute dette absolument et de bonne foi due à la dite compagnie, " et de prendre aucune hypothèque ou autre garantie de même nature comme " sûreté pour tous deniers dus à la dite compagnie, pour le temps raisonnable " seulement, après que la dite compagnie y aura acquis un intérêt absolu, qu'il " faudra pour les vendre et les convertir en argent."

La législature canadienne permet de prendre et de posséder des *mortgages* et des hypothèques par voie de sûreté additionnelle ou collatérale, seulement pour les dettes déjà contractées, mais elle ne fixe point de temps pour la réalisation de la propriété.

Il paraît y avoir en ceci un avantage pour les débiteurs, sans pour cela faire aucun tort à la banque ; la faculté d'ajournement qui met celle-ci en état d'attendre le moment le plus favorable pour effectuer la vente, procure à ceux là une plus grande chance de conserver leurs propriétés, ou si elles sont vendues, d'en recevoir leur pleine valeur. La conversion de la propriété immobilière ne s'effectue pas aussi facilement dans un nouveau pays que dans un ancien. En Angleterre, on peut dire que c'est la règle de vendre la propriété immobilière par encan, tandis qu'au Canada c'est l'exception. Là, une vente pour argent comptant d'une propriété de £100,000 réaliserait à peu près sa pleine valeur ; ici, une vente la moitié moins considérable, aux mêmes conditions, ne pourrait s'effectuer qu'à un prix tout à fait ruineux.

Le soussigné soumet respectueusement que, bien qu'on reconnaisse en Canada les mêmes principes généreux d'économie politique que l'on admet en Angleterre, les moyens pour parvenir à un même but ne conviennent pas partout également et diffèrent selon les habitudes et la condition d'un peuple ; et le choix des moyens qui conviennent le mieux peut bien être laissé sans crainte à ceux que le peuple a choisis comme les plus capables de représenter ses intérêts et d'y veiller.

Il faut croire avec confiance que le gouvernement impérial qui, dans l'exercice d'une politique généreuse et d'une sage discrétion, a conféré à cette province les privilèges et les obligations d'un gouvernement responsable, n'aura pas sujet de regretter d'avoir abandonné à la législature canadienne le soin de conduire ses propres affaires intérieures.

Respectueusement soumis.

(Signé,)

WM. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
12 mars 1857.

COPIE d'un RAPPORT d'un COMITÉ de l'Honorable CONSEIL EXÉCUTIF, en date du 17 MARS 1857, approuvé par Son Excellence le GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Le comité du conseil a eu sous sa considération une dépêche de M. le secrétaire Labouchère, du 12 février dernier, No. 20, et l'extrait qui l'accompagne d'une lettre de sir C. E. Trevelyan, à T. L. Elliott, écuyer, datée des chambres de la trésorerie le 16 janvier 1857,—ainsi que le rapport à ce sujet de l'inspecteur général, en date du 12 mars 1857,—et le comité recommande respectueusement que le rapport soit adopté, attendu qu'il y concourt entièrement.

Certifié.

(Signé,)

W. H. LEE,
G. C. E.

REPONSE

(EN PARTIE)

A une adresse de l'assemblée législative du 2 ultimo; demandant certains états de la dette et du revenu du Haut et du Bas-Canada lors de l'union, et de la dette actuelle de la Province du Canada.

Par Ordre,

T. LEE TERRILL,
Secrétaire.

Bureau du secrétaire,
Toronto, 27 avril, 1857.

(No. 644.)

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, 22 avril, 1857.

MONSIEUR,—En conformité d'une adresse de l'honorable assemblée législative, datée le 2 mars 1857, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint :

- 1o. Un état de la dette du Haut-Canada, lors de l'union des deux provinces.
- 2o. Un état de la dette du Bas-Canada, à la même époque.
- 3o. Un état des sommes d'argent se trouvant dans la caisse publique de chaque section du pays, à l'époque de l'union.
- 4o. et 5o. La préparation de ces états exigera un temps considérable et, dans tous les cas, il est impossible de remplir les instructions de faire une distinction entre le revenu et les dépenses, dans les deux sections de la province.
- 6o. Un état de la dette actuelle de la province.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM DICKINSON,
S. I. G. *ad. int.*

L'hon. T. L. Terrill, Ecuyer,
Secrétaire provincial,
Toronto.

No. 1.—Etat de la dette publique de la province du Canada, pour cette partie ci-devant appelée Haut-Canada, le 10 février 1841.

Débetures provinciales (dans la province).....	£213671	11	2
Do do (En Angleterre).....	932055	11	1
Balance due aux agents de Londres.....	35106	3	2
Do do banques de la province.....	26000	0	0
Total courant.....	<u>£1206333</u>	<u>5</u>	<u>5</u>

La dette ci-dessus, jusqu'au 31 décembre, 1841, avait été contractée pour les travaux publics suivants, et des prêts faits à des compagnies incorporées, comme suit, savoir :—

Canal Welland.....	£462856	18	10
Canaux du St. Laurent.....	440097	11	0
Pénitencier provincial.....	44198	15	1
Navigation des eaux intérieures et de la rivière Trent	45014	11	7
Chemins et ponts, Haut-Canada.....	15955	3	6
Havre de Battle Creek.....	7500	0	0
Hôpital de Kingston.....	3000	0	0
Edifices du parlement, Toronto.....	5000	0	0
Havre de Toronto.....	5200	0	0
Prêts à des compagnies incorporées.....	282009	19	0
Total courant.....	<u>£1310832</u>	<u>18</u>	<u>11</u>

Bureau de l'inspecteur général,
Toronto, 22 avril 1857.

No. 2.—Etat de la dette publique de la province du Canada, pour cette partie ci-devant appelée Bas-Canada, le 9 février 1841.

Services pour lesquels la dette a été contractée.

Pour agrandir et améliorer le havre de Montréal.....	£87175	0	0	courant
Pour terminer le canal de Chambly.....	35000	0	0	“
Pour un cure-môle, Montréal.....	1500	0	0	“
Total de la dette.....	<u>£123675</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	“

Les comptes publics font voir que jusqu'au 31 décembre 1841, il avait été émis des débetures pour ce montant.

Bureau de l'Inspecteur Général,
Toronto, 22 avril, 1857.

No. 3.—Etat des sommes de deniers dans la caisse publique de chaque section de la province du Canada, à l'époque de l'union.

Argent en main dans le Haut-Canada.....	£17438	19	0
Do do Bas-Canada.....	15722	4	5
Total (voir les comptes publics de 1841)....	<u>£33161</u>	<u>3</u>	<u>1</u>

Bureau de l'Inspecteur Général,
Toronto, 22 avril 1857.

Etat de la dette publique de la province du Canada, le 31 décembre, 1856.

		£	s.	d.	£	s.	d.
A charge contre les travaux publics.....	{ Emprunt ayant la garantie impériale.. Débentures (payables en Angleterre.) Do (payables en Canada)....	1825009	0	0	4703308	14	7
		2196897	15	3			
		681805	19	4			
A charge contre les fonds spéciaux.....	{ Fonds de construction du Haut-Canada. Cours de justice, Bas-Canada..... Asile des aliénés, Haut-Canada..... Société en loi, H.-Canada.....	30000	0	0	117007	9	10
		55757	9	10			
		24250	0	0			
		7000	0	0			
Emprunts sur les garanties de la province.....	{ Compagnies de chemins de fer..... Prêt aux incendiés de Québec.....	5300408	6	8	5363178	6	8
		82770	0	0			
Spécialement à charge contre les municipalités.....	{ Fonds d'emprunt municipal, H.-Canada. Do do do B.-Canada.	1771665	6	8	1985915	6	8
		214250	0	0			
Total de la dette.....					£12189404	17	9

Bureau de l'inspecteur-général.
Toronto, 22 avril 1857.

TORONTO:

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, YONGE STREET.

RÉPONSE

(EN PARTIE)

A une adresse de l'assemblée législative, en date du 27 mars 1857, pour copie des plaintes portées contre l'inspecteur et surintendant de police de Québec, et de la correspondance y relative, depuis le 1er janvier 1855.

Par ordre,

T. LEE TERRILL,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRETAIRE,

Toronto, 30 mars 1857.

NOTE.—Copie des documents demandés par l'adresse ci-dessus citée, qui sont antérieurs au 5 mai 1856, a été fournie ce jour là, en réponse à l'adresse du 14 avril 1856.

T. L. T.

Québec, 8 mai 1856.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'informer son excellence le gouverneur général en conseil, d'un acte de provocation insultante, que s'est permis envers moi le surintendant de police, John Maguire, écr.

Depuis longtemps j'ai patiemment enduré les manières impolies et provocantes dont il a usé à mon égard. Mardi dernier, M. Maguire s'est tellement compromis dans la conduite qu'il a tenue envers moi, que j'ai pris la détermination de m'en plaindre.

Voici le fait :—

Mardi, le 6 du courant, je suis entré dans la chambre des magistrats, où, à la demande de M. Doucet, je fis prêter serment à une femme nommée Kelly, sur une information. John Maguire, écr., surintendant de police, passa près de moi, sans me regarder ni me saluer, pour se rendre dans sa chambre privée en arrière. Ayant terminé mon affaire, je mis mon chapeau sur ma tête pour m'en aller. M. Maguire, au même moment, sortit de sa chambre, et lorsqu'il passa près de moi, je ne me découvris pas. Il parla à M. Doucet, qui partit aussitôt.

Puis M. Maguire, sans me regarder, alla fermer la porte, qui ouvre dans la cour de police, (pour n'avoir pas de témoins, sans doute de ce qu'il allait faire; cependant, J. B. Parkin écr., s'adonnant à entrer, a dû prendre connaissance de l'affaire.) Il vint se placer en face de moi, et me menaçant de l'index, il me dit d'un ton insultant :—

“ M. Bardy, vous n'avez pas coutume de garder votre chapeau, faites vous cela pour m'insulter ? ”

Surpris de cette interpellation, je lui répliquai : “ Que prétendez vous dire, M. Maguire ? Je ne vous insulte pas, et quoique vous m'insultiez à tout instant, je n'en fais aucun cas ; d'ailleurs vous savez que je suis ici chez moi dans la chambre des magistrats. ”

“ Non, ” reprit-il, “ vous n'êtes pas chez vous, vous êtes inspecteur d'école. ”

“ Oui je le suis répondis-je, mais ici je n'inspecte pas les écoles, je suis ici à ma place comme magistrat. ”

“ Il ajouta : “ Vous venez trop souvent ici. ”

“ J'y viendrai, lui répliquai-je, quand bon me semblera. ” M. Maguire me menaçant toujours grossièrement du doigt, me dit alors :—

“ Vous venez me faire des insultes, prenez garde à vous, si vous m'insultez, je vais appeler un des constables pour vous mettre à la porte. ”

Je lui répondis : “ Je ne m'occupe guères de vos menaces. ” Aussitôt il s'en alla tout furieux dans sa chambre, car je crois qu'il aperçût alors M. Parkin.

Tels sont les faits que je puis certifier par affidavit, et que j'ai l'honneur de soumettre humblement, espérant que justice me sera accordée.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Secrétaire,

Votre obéissant serviteur,

P. BARDY. J. P.

L'honorable G. E. CARTIER,
Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Toronto, le 15 juillet 1856.

Monsieur,—J'ai reçu ordre de son excellence le gouverneur général de vous dire que son excellence, après avoir lu les explications de M. Maguire, sur la plainte que vous aviez portée contre lui, en est venue à la conclusion que la difficulté qui s'est élevée entre vous, n'est pas d'un caractère assez grave pour requérir aucune action directe de la part de l'exécutif. Son excellence, cependant, m'a chargé de vous informer à tous d'eux, qu'on doit s'attendre à rencontrer chez ceux qui occupent la charge de juge de paix, ces égards réciproques de courtoisie ordinaire, dont l'absence paraît s'être fait remarquer dans la circonstance en question.

J'ai, etc.,

(Signé,) T. LEE TERRILL.

Dr. P. M. BARDY, J.P.,
Québec.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Toronto, 28 juin 1856.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'une plainte portée contre vous, en votre qualité d'inspecteur et surintendant de police à Québec, par P. M. Bardy, écrivain, J. P.; et de vous prier de vouloir bien aussitôt que vous le pourrez, me fournir les remarques et les explications que vous pouvez avoir à faire ou à donner au sujet de cette plainte, pour l'information et l'examen de son excellence le gouverneur général.

J'ai, etc.,

E. PARENT,

Assistant Secrétaire.

JOHN MAGUIRE, écrivain,

Inspecteur et surintendant de police, Québec.

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET SURINTENDANT DE POLICE,

Québec, 3 juillet 1856.

Monsieur,—J'ai eu l'honneur de recevoir hier, le 2 courant, votre lettre contenant un écrit du Dr. Bardy, en date du 8 mai, dans lequel il se plaint de tout ce qu'il a eu à endurer de ma conduite provoquante, depuis longtemps, et surtout le 6 de mai dernier, donnant à entendre que ce jour là je devais méditer quelque chose de bien terrible, puisque, pour que personne ne fut témoin, je pris la précaution de fermer la porte, et de faire sortir M. Doucet, pour ensuite aller me placer en face de M. Bardy et lui faire des menaces avec mon index; pour vous obéir j'ai l'honneur de dire en réponse :—

Que le ou vers le jour mentionné par M. Bardy, ce monsieur, suivant son habitude de tous les jours, était au bureau de police. Après avoir expédié les affaires qui s'étaient présentées devant moi, je descendis du banc pour me rendre dans la chambre adjacente à la cour, où j'ai coutume de faire les interrogations préliminaires, dans les cas qui peuvent être du ressort d'un jury d'accusation. Le Dr. Bardy y était, assis à ma table, sur mon siège, son chapeau sur la tête, lisant ou faisant semblant de lire un petit livre qu'il tenait à la main. Je n'en fis rien d'abord, et j'allai dire un mot à M. Doucet, l'un des greffiers de la paix, au sujet d'une affaire alors pendante. Je me retournai ensuite, et croyant que M. Bardy était encore dans la même attitude, je lui demandai s'il gardait son chapeau dans l'intention de m'insulter. Il répondit : *je suis chez moi*. Je l'assurai qu'il n'était pas *chez lui*; qu'il était, je croyais, inspecteur d'école, et non magistrat de police. Il répliqua qu'il était dans la chambre des magistrats, qu'il était magistrat, et qu'il viendrait là quand bon lui semblerait; je lui dis là-dessus qu'il venait bien trop souvent, et que s'il ne se conduisait pas avec décence quand il viendrait, je ferais venir un constable pour le mettre à la porte. Pendant tout ce temps-là le Dr. Bardy était resté assis à ma table, sur mon siège, et avait gardé son chapeau. Lorsqu'il fut parti, je trouvai sur ma table le livre que je lui avais vu entre les mains; c'était "*Walker on Chess*."

Tels sont tout simplement les faits dont le Dr. Bardy a jugé à propos de faire un sujet de plainte à son excellence le gouverneur général, mais je suis sûr que son excellence saura apprécier sa conduite en cette occasion.

En se plaignant de ce dont il a souffert depuis longtemps de ma conduite provoquante, le Dr. Bardy aurait dû s'expliquer, car je n'ai pas souvenir d'avoir eu aucune altercation avec lui ni depuis ni avant l'incident dont il se plaint. II

est vrai qu'une fois j'ai averti M. Bardy en ami, qu'il ferait mieux de ne point se mêler de l'administration de la justice à la cour de police, et que je lui exprimai ma surprise de le voir assister tous les jours au bureau de police, sans que les devoirs de sa profession aussi bien que ses devoirs d'inspecteur d'école en dussent souffrir. Le Dr. Bardy a toujours pour dire qu'il est magistrat ; que les magistrats ont tous les mêmes pouvoirs, et que les greffiers de la paix le lui ont dit. La dernière fois que j'ai eu occasion de voir à Québec l'honorable M. Chauveau, le Surintendant de l'Education pour le Bas-Canada, je lui fis part de la conduite de son subalterne, et le priai de conseiller à M. Bardy de discontinuer de venir tous les jours au bureau de police.

L'affaire des navires "Albion" et "Haidie" dans laquelle le Dr. Bardy a joué un rôle si disgracieux, comme magistrat, l'été dernier, est encore présente à la mémoire des citoyens, et je suppose aussi à celle de Son Excellence.

Dans un autre cause de son ami, le Dr. R. H. Russell, qui, le printemps, fut amené pour un assaut très brutal sur un enfant de dix ans, sa conduite comme magistrat a également été disgracieuse. Depuis lors, voyant le Dr. Bardy encouragé par quelques personnes officiellement en rapport avec le bureau de police et quelques *habitues* de la cour de police, tels que MM. Secrétan, Cairns et le Dr. Russell, je l'ai traité avec la même indifférence que tout autre flâneur qui vient à la cour ; car étant chargé de voir à ce que la loi soit bien administrée dans le département, l'expérience du passé m'était une raison suffisante pour ne point inviter le Dr. Bardy à s'en mêler.

Le Dr. Bardy laisse voir dans sa lettre une singulière sensibilité, et un étranger croirait qu'il est d'un sentiment bien délicat, mais en voyant qu'il s'expose sans nécessité, à ce qu'il appelle des insultes, on en pense autrement. Le Dr. Bardy n'a qu'à rester chez lui, s'il se trouve offensé de ce que le magistrat de police n'a pas soin de le saluer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. MAGUIRE,

Inspecteur et Surintendant de Police.

L'honorable T. LEE TERRILL,
Secrétaire Provincial,
Etc., etc., etc.

Sur la plainte portée contre John Maguire, Ecr., Inspecteur et Surintendant de Police, à Québec, par P. M. Bardy, Ecr., J. P.

DÉPARTEMENT EN LOI DE LA COURONNE,

Toronto, 14 juillet 1856.

La difficulté entre M. Maguire et le Dr. Bardy n'est pas, à mon avis, d'un caractère assez grave pour justifier en aucune manière l'action directe de l'Exécutif. Je me permettrai cependant de suggérer l'à-propos d'instruire ces deux messieurs qu'on s'attend à rencontrer chez ceux qui occupent la charge de juge

de paix, ces égards réciproques de courtoisie ordinaire que se doivent les membres de la société, mais dont l'absence paraît malheureusement s'être fait remarquée dans la circonstance en question.

GEO. ET. CARTIER,

Procureur Général, B. C.

BUREAU DU SECRETAIRE,

Toronto, 15 juillet 1856.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur Général a eu sous sa considération vos explications en réponse à la plainte portée contre vous par le Dr. Bardy, J. P.

Son Excellence m'enjoint de vous dire qu'elle en est venue à la conclusion que la difficulté qui s'est élevée entre vous et ce monsieur n'est pas d'un caractère assez grave pour justifier en aucune manière l'action directe de l'Exécutif.

Je suis cependant chargé de vous intimer, comme la chose l'a été au Dr. Bardy, que Son Excellence s'attend à voir chez ceux qui occupent la charge de juge de paix, ces égards réciproques de courtoisie ordinaire que se doivent les membres de la société, mais dont l'absence, malheureusement, paraît s'être fait remarquer dans la circonstance en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) T. LEE TERRILL,

Secrétaire.

JOHN MAGUIRE, écr.,

Inspecteur et Surintendant de Police, Québec.

QUÉBEC, 4 juillet 1856.

Monsieur,—Il y a longtemps que nous nous soumettons en silence à la conduite oppressive à notre égard, de John Maguire, écr., Inspecteur et Surintendant de Police pour cette cité, dans l'espoir que la réflexion lui ferait changer de manières, mais comme notre soumission n'a servi qu'à le rendre plus tyrannique et plus insupportable, et qu'il en est rendu au point aujourd'hui de formuler par écrit contre nous une accusation aussi peu méritée que fausse, nous nous trouvons dans la nécessité de nous adresser à Son Excellence le Gouverneur Général, pour nous faire rendre justice.

Le langage et les manières de M. Maguire à notre égard ont été de la nature la plus arrogante et la plus hautaine, nous mettant même plus bas que si nous avions été ses domestiques, au point de nous défendre tous rapports avec lui à moins qu'il ne s'agisse d'affaires d'un caractère strictement officiel.

Dernièrement il a été jusqu'au point de nous menacer tous les deux de nous envoyer en prison si nous nous absentions sans sa permission, et pour avoir refusé de donner un nouvel affidavit, après qu'un premier avait été fait en sa présence et approuvé par lui.

Dans ses accès de rage, son langage et ses gestes sont si violents, qu'il nous est impossible de vous en rendre compte par aucun motif ou cause que nous connaissions.

Les mauvais temps qu'il nous a faits en sont actuellement rendus au point que, bien qu'il ait en différents temps certifié les comptes de M. Andrews, jeune homme qui est employé dans notre bureau avec la sanction de l'Exécutif, il a cru devoir, lorsque, le premier du présent mois, on lui a présenté un compte pour les services de ce monsieur, (plus nécessaire que jamais durant la saison de la navigation,) ajouter au certificat de l'accomplissement du service, l'énoncé injurieuse et mal fondé qui suit : "mais je dois ajouter que cette nécessité a sa cause principale dans la négligence et le refus des greffiers de la paix de remplir leurs devoirs eux-mêmes."

Nous sentons qu'il est pénible de le faire, mais l'intérêt du public et l'administration de la justice, nous font une nécessité de solliciter l'intervention de Son Excellence, afin qu'il lui plaise nous faire rendre justice dans cette affaire comme bon lui semblera.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,

J. GREEN,
Greffier conjoint de la Paix.

P. A. DOUCET,
Greffier conjoint de la Paix.

L'honorable T. LEE TERRILL,
Secrétaire, Toronto.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Toronto, 14 juillet 1856.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente, copie d'une plainte portée contre vous par les Greffiers de la Paix de Québec, et à vous prier de nous procurer sans délai les explications ou remarques que vous jugerez à propos de faire relativement à cette plainte, pour l'information et la considération de Son Excellence le Gouverneur Général.

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

T. LEE TERRILL,
Secrétaire.

JOHN MAGUIRE, écr.,
Inspecteur et Surintendant de Police, à Québec.

BUREAU DE L'INSPECTEUR ET SURINTENDANT DE POLICE,

QUÉBEC, 17 juillet 1856.

Monsieur,—J'ai eu l'honneur de recevoir jeudi votre incluse, qui est la copie d'une lettre de MM. Green et Doucet, Greffiers conjoints de la Paix, en date du 4 du courant, et pour me rendre au désir de Son Excellence, je prendrai la liberté d'exposer en réponse :—

Aux yeux de la loi, du peuple et du gouvernement, je suis, en ma capacité d'Inspecteur et Surintendant de police, ou, en d'autres termes, en ma qualité de magistrat de police, responsable de l'exercice de l'autorité qui m'est confiée, aussi bien que de l'accomplissement efficace des devoirs qui dépendent de mon bureau. Il est aisé, d'après les statistiques criminelles de Québec qui ont été publiées, et qui s'élèvent 3,070 causes pour l'année expirée le 31 décembre dernier, de se faire une idée de l'importance et du fardeau de ces devoirs, et du travail mental et corporel qu'il faut pour expédier une besogne aussi considérable.

Si je comprends bien la charge de greffier de la paix, je dois avoir, dans l'exécution de ces devoirs, le droit d'exiger que MM. Green et Doucet assistent tous les jours à leur bureau pour agir comme mes greffiers et pour dresser les dépositions, les plaintes, les warrants, les condamnations, les mandats d'emprisonnement, et tous les autres documents nécessaires, et pour tenir un registre convenable de toutes les procédures qui se font dans le département.

Il est de fait, je le vois par la 14 et 15 Vict, ch. 94, section 32, que dans toutes les cités et les villes, le greffier ou les greffiers de la paix doivent agir comme greffiers des Inspecteurs et Surintendants de police et des juges de paix.

Je regrette cependant d'avoir à dire que depuis un certain temps les greffiers de la paix de Québec n'ont pas toujours donné cette assistance au magistrat de police d'une manière satisfaisante.

Après la passation de l'acte 18 Vict, ch. 157, qui autorise les enquêtes dans les cas d'incendie dans les cités de Québec et de Montréal—devoir que l'acte impose aux Inspecteurs et Surintendants de police—les greffiers de la paix ont eu l'habitude d'envoyer chercher M. Andrews pour écrire les témoignages pris à ces enquêtes, et comme c'était là un devoir de plus qui avait été imposé par statut, je le remplissais sans requérir d'autre assistance des greffiers de la paix que les services de M. Andrews, qui d'ailleurs, s'acquittait bien de cette charge sous ma surveillance.

Avoir demandé aux greffiers de la paix d'écrire les dépositions aurait été tout simplement m'exposer à un refus—aussi ai-je toujours certifié avec plaisir les comptes de M. Andrews. Cependant, ces comptes commencèrent à devenir de plus en plus élevés; et je m'aperçus que les greffiers de la paix n'employaient plus seulement M. Andrews à écrire les dépositions dans les cas d'incendie, mais qu'ils le faisaient aussi agir à leur place dans les affaires criminelles et autres, tandis qu'eux, les greffiers, se laissaient aller à la négligence de leurs devoirs.

Le compte de M. Andrews, comme commis surnuméraire pour ses services pendant le trimestre finissant le 30 ultimo, invoque qu'il a été employé tout le temps, ou à peu-près, durant cette période, par les greffiers de la paix, et ce compte porte en outre un certificat à l'effet que ses services avaient été nécessaires pour le temps y mentionné, me fut présenté pour que j'eusse à le signer.

Je sentis alors, comme je le sens encore, que je ne pouvais, sans faire une action déshonnête et frauduleuse envers le gouvernement, signer le certificat en question sans y faire la modification que j'y ai ajoutée. Je ne veux pas qu'il soit compris que j'aie aucune objection à ce que M. Andrews soit payé, car il l'a bien mérité, et ses services étaient nécessaires, vu que les greffiers de la paix négligeaient et refusaient de remplir eux-mêmes leurs devoirs.

Je dois cependant me plaindre de ce que MM. Green et Doucet ont profité de la présence de M. Andrews pour négliger leurs devoirs et pour s'absenter de leur bureau, m'exposant ainsi au risque et à l'inconvenient d'avoir à agir avec une personne qui n'a pas encore toute l'expérience qu'il faut.

Je ne saurais mieux exprimer ce que je veux dire ici qu'en citant l'extrait qui suit d'une lettre de mon prédécesseur, Willian King McCord, écr., adressée à l'honorable L. H. Lafontaine, alors procureur-général, en date du 5 avril 1848, au sujet des greffiers de la paix alors en office :—

“ Il faut admettre que cela exige un homme de profession bien versé dans la loi criminelle et d’une grande ponctualité en affaires ; ce devrait aussi être une personne adonnée aux affaires de bureau dans laquelle le magistrat peut reposer la plus grande confiance, vu qu’il est moralement impossible que chaque document puisse être examiné dans tous ses détails ; de fait, il devrait exister entre tous ces officiers un sentiment réciproque d’estime et de respect.”

En expédiant les affaires qui viennent devant moi et qui demandent à être expédiées sommairement, je suis obligé d’occuper le banc pour une grande partie de la journée, et pendant que je suis ainsi engagé, il m’est impossible de signer avec confiance et sûreté aucuns papiers en affaires criminelles et autres, que je n’ai pas le temps d’examiner, s’ils sont dressés et présentés, comme il arrive souvent, par d’autres que par les greffiers de la paix ; et il n’y a point, de tous les devoirs du bureau, de besogne plus importante que celle d’examiner les témoins et de prendre leurs dépositions d’une manière correcte, quand il s’agit d’affaires du ressort du jury d’accusation, de manière à faire ressortir tous les faits, soit pour la justification de la partie prévenue, soit pour l’information de la couronne.

MM. Green et Doucet on tous deux refusé, et ils refusent encore d’écrire les dépositions des témoins à ces interrogations préliminaires.

Les greffiers de la paix disent, que “ dernièrement j’ai été jusqu’au point de les menacer tous les deux de les envoyer en prison s’ils s’absentaient sans ma permission, et pour avoir refusé de dresser un nouvel affidavit après qu’un premier avait été fait en ma présence et approuvé par moi.”

Rien n’est plus faux que de dire que j’ai jamais fait une menace aussi ridicule que celle de faire emprisonner MM. Green et Doucet “ s’ils s’absentaient sans ma permission ;” mais au commencement de juin, étant à siéger dans une enquête sur une affaire de félonie, le prévenu étant un Français et le témoin un Canadien-français, j’assermentai le témoin, et je fus appelé dans l’appartement voisin. Lorsque je revins prendre mon siège on achevait de prendre la déposition du témoin, et M. Andrews ou M. Green se mit à en faire la lecture au témoin en anglais. Le prévenu dit qu’il ne la comprenait pas. Je dis alors à M. Green d’examiner le témoin *de novo* et de prendre sa déposition en français. M. Green refusa, se leva et sortit pour ne plus revenir de la journée. Le lendemain, j’envoyai chercher M. Green et je lui parlai de sa conduite de la veille, mais je ne pus réussir à lui arracher une expression de regret de ce qu’il avait fait, ni la promesse qu’il remplirait mieux ses devoirs. En terminant cette conversation, qui s’était passée dans mon appartement privé, je dis à M. Green : “ Que diriez vous, si quelqu’un de ces jours je vous fais imprisonner pour mépris de cour ?”

Quelques jours après cette occurrence, je siégeais dans une autre affaire où il s’agissait de faire une enquête, et M. Doucet refusa d’écrire les dépositions des témoins, et se levant il partit. Je lui dis à cette occasion ce que j’avais dit à M. Green pour la même conduite.

MM. Green et Doucet, dans leur lettre, ont cru à propos de qualifier ma conduite et mon langage à leur égard comme “ arrogants, tyranniques et insupportables.” Je n’ai rien à dire à ceci qu’à le nier tout simplement avec mépris. Ils ne trouveront, pour les appuyer dans leur énoncé colomnieux, personne autres que leurs *employés* immédiats ni personne en dehors du cercle de ceux qui sympathisent avec eux.

J’ai certainement eu occasion de trouver à redire à la conduite de MM. Green et Doucet pour avoir fait ce qu’ils n’auraient pas dû faire ; et bien que je prenne beaucoup d’intérêt à voir à ce que les devoirs du bureau soient bien remplis, je ne me rappelle pas, malgré les embarras que l’on ma suscités, avoir jamais

éprouvé ces paroxysmes que MM. Green et Doucet m'attribuent.

A en juger d'après le ton de leur lettre que j'ai devant moi, je suis porté à croire que ces Messieurs l'ont écrite, sinon pendant un accès de rage, au moins sous l'influence de quelque excitation, puisqu'il n'y a pas eu d'autre provocation que l'explication que j'ai donnée selon les faits d'un certificat que je n'aurais pu signer dans les termes qu'ils l'avaient eux-mêmes dressé sans faire violence à la vérité.

Avant et quelque temps après la mort de feu M. Perrault, M. Doucet, assisté de M. Bender, son député, et de M. Sauvageau, comme clerc, a rempli les devoirs de greffier de la paix, et je puis dire que depuis la date de ma nomination à la charge de magistrat de police, jusqu'à ce que M. Green ait été associé à lui, nul officier n'aurait pu mieux remplir les devoirs que M. Doucet.

Vint alors la nomination de MM. Green et Doucet comme greffiers conjoints de la paix, qui fut suivie de l'augmentation de leurs salaires,—celui de M. Green de £250, qu'il avait eu jusque là comme greffier de la couronne, à £500, et celui de M. Doucet de £350 à £500 par année. Ces arrangements complétés, il se fit un changement remarquable dans le bureau de police; M. Doucet n'eût plus ses mêmes habitudes d'homme d'affaires, et quant à M. Green, il n'en avait jamais eu.

C'est ainsi que recevant un bon salaire fixé d'une manière permanente, au lieu de montrer plus de zèle à remplir leurs devoirs de bureau, ces messieurs semblent au contraire ne chercher que les moyens de s'en exempter.

L'hiver dernier, MM. Green et Doucet avaient pris l'habitude de renvoyer les clercs et de quitter eux-mêmes la cour à trois heures de l'après-midi, sans m'en parler. J'en parlai à M. Green et lui dis que je ne pouvais pas permettre qu'un bureau public, comme celui de la police à Québec, fût fermé à trois heures de l'après-midi.

M. Green me répondit que ce n'était point mon bureau, mais le bureau des magistrats, et lui et M. Doucet continuèrent de congédier le député et les clercs à trois heures,—se fondant pour en agir ainsi sur un ordre de la Cour des Sessions de Quartier, donné quelques années auparavant, et qui n'avait rien à faire avec ceci. Je tiens le bureau ouvert jusqu'à quatre heures pendant l'hiver, sans autres officiers que les deux constables de mon contrôle.

Non seulement les greffiers de la paix se permettent de s'absenter quand ça leur plait, sans mon consentement, et même sans me consulter, mais ils permettent encore aux copistes qu'ils emploient dans le département de s'en aller et de revenir quand et comme eux, les greffiers de la paix, le jugent à propos.

Vers le 5 de juin dernier M. Green s'est absenté pour dix jours. M. Doucet fut absent du bureau le 25 et un autre jour depuis. M. Green était aussi absent ces jours-là. Ils ne me firent pas plus part ces jours-là qu'à l'ordinaire de leur intention de s'absenter, pour me fournir l'occasion de m'y objecter s'il eût été nécessaire, ou de pourvoir à ce que les devoirs publics fussent bien remplis durant leur absence.

J'ai souvent fait des remontrances à M. Green à ce sujet, mais sans résultat.

Dans les observations qui précèdent je n'ai fait qu'approcher quelques-uns des maux qui prévalent dans le bureau de la paix, mais je ne doute point que ce soit suffisant pour mettre Son Excellence en état de se faire une opinion correcte du système qui tient le chef responsable envers tous chacuns, tandis que tous les officiers, et même les copistes du département, sont indépendants de lui et ne se reconnaissent responsables à personne. De là les intrigues journalières, les plaintes frivoles, les exposés calomnieux, la malfaisance et la négligence dont je suis témoin et que je n'ai pas le pouvoir d'empêcher.

Je sais que ce serait plus agréable à M. Green si le magistrat de police était

une personne de ses goûts et de ses habitudes, mais je doute que l'administration de la justice et les mœurs gagneraient à l'échange.

J'ai fait remarquer plusieurs fois à M. Green la difficulté que j'avais à conduire les affaires du département depuis qu'il y est entré, et l'influence pernicieuse de son exemple et de ses conseils sur M. Doucet et les autres personnes employées dans le bureau.

J'informai M. Green que, bien que je le regrettais, et en dépit de mon peu de disposition à troubler Son Excellence de plaintes semblables, s'il ne changeait point de conduite, je serais obligé, comme dernier ressort, de l'exposer au gouvernement.

Je dois dire que je voudrais profiter de cette occasion pour le faire, mais je suis trop pressé en ce moment par mes devoirs officiels, et je suis forcé d'abandonner le sujet pour le présent, car ayant ordre de faire sans délai les observations en réponse à la lettre de MM. Green et Doucet, que je puis avoir à présenter pour l'information de Son Excellence, on pourrait me reprocher de manquer au respect que je dois à Son Excellence si je retardais ma réponse plus longtemps.

Le magistrat de police qui remplit ses devoirs honnêtement doit s'attendre à contrarier certaines classes d'individus, mais quand il jouit de la confiance des honnêtes gens, il peut fort bien ne pas s'occuper des attaques des méchants et des dépravés, ou les regarder au fond comme autant de certificats de l'excellence du magistrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. MAGUIRE,

Inspecteur et Surintendant de Police.

L'hon. T. LEE TERRILL,
Secrétaire Provincial,
Etc., etc., etc.

RAPPORT ANNUEL DU SÉNAT

DE

L'UNIVERSITÉ DE TORONTO,

POUR L'ANNÉE

1856.

A SON EXCELLENCE SIR EDMUND WALKER HEAD, Baronnet, Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord, et Visiteur de l'Université de Toronto.

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE.

Le chancelier, le vice-chancelier et le sénat de l'université de Toronto prennent la liberté de présenter leur rapport annuel des affaires de l'université pour l'année 1856.

En dehors de sa session annuelle régulière, plusieurs questions importantes ont attiré l'attention du Sénat durant deux sessions spéciales pendant l'année, qui ont été interrompues de temps à autre par un ajournement.

La question d'intérêt le plus immédiat a été la construction de nouveaux édifices pour l'université et le collège de l'université, et le sénat croit pouvoir espérer que ce fait exercera une grande influence sur le bien-être futur de cette institution. Les fréquents déménagements, l'inconvénient qui en résultait, et dans quelques cas la défectuosité de la bâtisse, toutes choses provenant du manque de location permanente, ne pouvaient que nuire à l'université et à la stabilité si essentielle pour inspirer au peuple la confiance et le respect dus à toute institution publique. Ces difficultés sont heureusement sur le point d'être surmontées, grâce à l'appropriation d'une somme suffisante faite par le gouvernement de Son Excellence, à même le fonds permanent de l'université, pour la construction d'édifices qui seront, il faut l'espérer, pendant longtemps le lieu où les professeurs se livreront à leurs travaux utiles, lieu que l'étudiant pourra regarder avec amour comme ayant été le témoin de ses premières aspirations et de ses premiers succès.

Dès que le Sénat eût été informé de la somme mise à sa disposition pour l'objet précité, il a nommé un architecte et confié l'administration de l'édifice projeté à un comité. Désireux d'obtenir de complets renseignements en ce qui concerne les améliorations les plus nouvelles apportées dans la construction des bibliothèques

ques, musées, laboratoires, cabinets de lecture, etc., attachés à des institutions de même nature à l'étranger, il a donné ordre à M. Cumberland, l'architecte de l'université, de se rendre en Europe pour y obtenir des dessins et autres renseignements détaillés propres à le mettre en mesure d'adopter un plan qui, pour la commodité et l'efficacité, ne laisse rien à envier à celui des universités d'autres pays.

Les édifices dont la construction lui a été confiée ayant été désignés comme devant servir à l'université et au collège de l'université, le sénat a invité le conseil de cette dernière institution à coopérer dans ce travail, et un plan a été définitivement adopté et soumis à votre Excellence, et il est à espérer qu'il répondra à tous les besoins des deux corporations. La salle de réunion, celle du sénat, la bibliothèque et le musée peuvent être désignés comme appartenant plus particulièrement à l'université, tandis que le cabinet de lecture, le logis des étudiants et celui des officiers en charge de l'établissement sont plutôt attachés au collège ; mais vu les relations intimes qui existent entre ces deux institutions, le sénat n'a pas cherché à établir aucune ligne de démarcation bien définie, et il a évité par cela les dépenses inutiles qu'il aurait fallu faire autrement pour chacune d'elle, tandis que les deux peuvent faire usage en commun des mêmes appartements ; et à en juger par la bonne entente qui a jusqu'ici existé entre les deux corporations, le sénat n'a aucune crainte que cette fusion donne lieu à des inconvénients.

Ce dont on attend le plus grand avantage, c'est qu'il est pourvu dans le nouveau plan à l'établissement d'une division pour le logis des étudiants. Le King's College, qui, récemment, a introduit ce système de division dans son enceinte, en a ressenti les heureux effets. Les étudiants ont éprouvé le besoin d'un pareil système depuis bien longtemps, et son absence à grandement nui à l'avancement du collège.

Le sénat éprouve un bien grand plaisir de pouvoir annoncer que les travaux avancent d'une manière satisfaisante. Il a été passé un contrat préliminaire, et les fondations du fronton principal sont presque toutes terminées, tandis que d'un autre côté les travaux qui concernent le plan de la superstructure sont tellement avancés, qu'il a l'espérance de pouvoir, dans quelques semaines, passer contrat pour toute cette partie des édifices dont la construction est projetée pour l'été prochain.

Tout en s'efforçant d'éviter les frais inutiles, le sénat a eu le soin aussi de ne pas être trop parcimonieux, et cela afin de ne pas nuire plus tard à l'efficacité de l'université. Quelques parties des édifices, comme la bibliothèque, le musée et les cabinets de lectures, sont peut-être tracées sur une échelle plus grande qu'il ne le faut pour les collections et le nombre actuels d'étudiants ; mais il est évident que les unes et les autres augmenteront à mesure que le pays progressera, et comme ils font partie de la bâtisse principale, il n'aurait pas été facile de satisfaire plus tard à de nouveaux besoins par des ajoutés. Néanmoins, à l'égard de la division des étudiants, le plan a été tracé de manière à ce qu'il puisse y être ajouté de nouvelles bâtisses à mesure qu'il en sera besoin.

Il a voulu que la structure, au point de vue architectonique, ne fût pas indigne d'une grande institution nationale, et il a su étudier en même temps le côté économique par rapport au style et aux matériaux choisis, en mettant de côté tout excès de dépense n'ayant d'autre but que l'ornement. Il a constamment eu en vue la nécessité qu'il y avait de proportionner les dépenses à la somme mise à sa disposition, et il a maintenant l'espoir que cette somme couvrira non seulement le coût des édifices, mais aussi les frais de décoration et des avenues nécessaires.

Cependant, malgré toute l'économie possible, une somme aussi forte prise sur le capital et jointe à celle destinée à l'augmentation de la bibliothèque et du musée, va avoir l'effet de diminuer grandement le fonds du revenu de l'université,

tandis qu'il est peu douteux que l'occupation d'édifices plus spacieux et l'entretien des terrains qui y sont attachés ne doivent entraîner un surcroît de dépenses.

Dans cette prévision, le sénat s'est occupé minutieusement de la possibilité de réduire quelques-unes des dépenses actuelles de l'université. Une appropriation très libérale a été faite pour la fondation de bourses et de prix, et bien qu'il désire favoriser chez les étudiants toute l'émulation à laquelle peuvent donner lieu ces récompenses, surtout lorsqu'il s'agit de faciliter les études de ceux dont les moyens ne sont pas en rapport avec les aptitudes, ce à quoi il est pourvu par les bourses de l'université, le sénat ne peut toutefois s'abstenir de remarquer que l'appropriation a jusqu'ici excédé de beaucoup la somme nécessaire aux bourses et aux prix actuellement décernés, et il est d'avis qu'une moindre somme suffira aujourd'hui à tous les besoins de l'université. En conséquence, il a passé un statut réduisant l'appropriation, et rendant disponible par ce fait une partie du capital pour les besoins présents, avec l'espoir que lorsqu'une augmentation dans le nombre des étudiants nécessitera une plus grande libéralité, il y sera pourvu par la vente des terres, actuellement improductives, que possède l'université en divers endroits de la province. Lorsque ces terres seront vendues, il sera aussi opéré une grande réduction dans les frais du département qui en a l'administration, car elle forme la plus grande partie des affaires du bureau du trésorier, département dont les frais diminuent le revenu de 20 pour cent.

Malgré que les édifices soient terminés, la bibliothèque et le musée ne peuvent être mis définitivement sur le pied où l'on veut les placer plus tard, mais le sénat a cru prudent de ne pas retarder la formation graduelle des collections et la création du matériel propre à leur administration. Ainsi, pour ce faire, il a passé des statuts qui placent ces départements sous la direction de comités, et qui pourvoient à ce que le public y ait le plus libre accès possible. Pour la commodité de tout le monde, il est entendu que la bibliothèque surtout devra être ouverte de 9h. A. M. à 10 heures P. M. Mais en égard au manque d'espace et au peu de personnes qui la fréquentent aujourd'hui, ces derniers règlements ne sauraient être mis rigoureusement à exécution d'ici à ce que la nouvelle bibliothèque et le nouveau cabinet de lecture soient ouverts.

Votre excellence ayant exercé le pouvoir dont elle est investie par la loi qui amende l'acte de l'université et assigné à l'usage de cette institution cette partie du parc située à l'ouest de l'avenue principale, et vu aussi qu'il est probable qu'il ne sera pas besoin de la partie est pour les fins publiques qui ont donné lieu à la législation d'autoriser le gouvernement à s'en servir, il a été du devoir du sénat de pourvoir à l'administration du parc, et par statut il a été nommé un comité à cet effet. Les devoirs du comité à ce sujet ne se rapportent qu'à cette division du parc déjà assignée à l'université, mais comme il est projeté qu'il y aura une avenue principale conduisant à l'édifice depuis la rue Yonge, il est probable que dans le cours de l'été prochain le sénat aura l'occasion de demander au gouvernement qu'on le mette en possession d'une partie au moins du côté qui sert temporairement à d'autres fins.

Le sénat a vu avec regret qu'une succursale de l'asile des aliénés a été établie dans l'édifice que l'université a érigé autrefois pour les étudiants, et qu'avec lui l'on a pris une grande partie du parc. Il ne croit pas que par l'acte 16 Vic., ch. 89, qui investit la couronne de toute cette propriété en fidéicommiss pour l'université, il ait jamais été prévu que la propriété de cette institution dût servir à un tel usage, ni non plus par l'acte 16 Vic. ch. 161, qui autorise votre excellence en conseil à approprier telle partie du parc, qui ne sera pas nécessaire aux objets du collège, comme site pour un hôtel du gouvernement et les édifices de la législation. Il a senti que l'occupation de cet édifice lui était ou ne peut plus préjudiciable, car elle lui aurait empêché de le comprendre dans le plan des cons-

ructions projetées, si l'on eût adopté le haut de l'avenue comme site, ou de se servir de ses matériaux pour les nouvelles bâtisses; cependant vu qu'il a été représenté au sénat que la défectuosité de l'asile provincial des aliénés était la cause que des malheureux souffraient, qu'aucune autre bâtisse n'était immédiatement disponible et que son occupation ne devait être regardée que comme temporaire, il n'a pas voulu s'en plaindre dans le temps; mais il prend respectueusement la liberté de soumettre que l'occupation de cet édifice ne devrait pas se prolonger au-delà de l'urgence des besoins, et cela pour qu'il ne soit pas empêché de faire tels arrangements qu'il faut pour les avenues qui seront jugées utiles à travers cette partie des terrains.

Quel que puisse être un jour l'objet auquel le parc sera destiné, les deux avenues semblent se trouver dans une position différente du reste des propriétés de l'université. Dans son dernier rapport annuel, en parlant d'un chemin public ouvert en continuation de l'avenue de la rue Yonge, à son insu et sans son consentement, le sénat a insisté en termes convenables sur ce qu'un semblable fait de la part de l'exécutif n'était autorisé ni par le texte, ni conforme à l'esprit de l'acte du parlement en vertu duquel la couronne a été investie de cette propriété. Malgré cela les travaux ont été continués durant l'été, non seulement sur le chemin nouvellement ouvert, mais aussi le long de parties des anciennes avenues, sans doute dans le but de faire d'elles des chemins passants, et comme le sénat n'a pas été consulté sur la nécessité ou le besoin de l'entreprise, il ne s'en est pas mêlé davantage. Cependant, c'est avec un regret et une surprise extrêmes qu'il a appris, que par un ordre du conseil exécutif de votre excellence, le premier décembre, il a été stipulé que les deux tiers du coût de ces travaux devaient être payés à même le fonds permanent de l'université, sur le motif que ce chemin était considéré comme une avenue devant conduire aux édifices de cette institution.

Le sénat pense que ce ne serait pas s'acquitter de son devoir envers l'institution dont la charge lui est confiée s'il ne s'élevait pas respectueusement, mais aussi avec force, auprès de votre excellence, en sa qualité de visiteur de l'université, contre cette appropriation faite à même la dotation.

La somme de £75,000, prise du fonds permanent, ayant été mise à sa disposition pour les édifices, il a dû, avant de donner son adhésion à aucun plan ou de passer contrat, s'enquérir s'il existait une pareille somme qui fût disponible sans rien retrancher du capital nécessaire aux besoins ordinaires et annuels de l'université et du collège de l'université.

Après avoir évalué le plus libéralement possible ce que produiront les propriétés de l'université qui seront probablement vendues à mesure que les travaux avanceront, il en est venu à la conclusion qu'il ne pouvait prendre à même le fonds permanent une somme suffisante pour construire les édifices avec ses avenues convenables sans rendre en même temps disponible une partie du capital, en diminuant les dépenses et la somme appropriée aux récompenses décernées aux étudiants au moyen de bourses et de prix.

C'est avec beaucoup de répugnance qu'il a eu recours à cette mesure, mais il a senti qu'une grande responsabilité pesait sur lui, et que la plus stricte économie seule pouvait le mettre en moyen d'achever les travaux entrepris sans mettre l'institution dans l'embarras. Mais tous ses calculs deviendront inutiles, si le fonds permanent est sujet à contribution, non seulement sans qu'il le permette, mais aussi à son insu, voire même sans qu'il lui soit donné occasion de s'y opposer. Le chemin en question peut être d'un grand avantage pour le public et d'un grand profit pour les propriétaires des terrains adjacents, mais ce n'aurait certainement pas été avantageux pour l'université s'il eût consenti à faire le sacrifice d'aucune partie des édifices ou à diminuer les moyens d'enseignement de cette institution ou du collège afin de se procurer les moyens de le construire.

Le sénat reconnaît en tout point l'importance qu'il y a de donner au public une communication entre les deux extrémités de la cité à travers le parc de l'université, et dans son plan se trouve comprise l'ouverture de deux autres chemins allant est et ouest, en sus de l'avenue de la rue Yonge, qui seront ouverts au public tout en prenant les précautions nécessaires pour la protection des terrains. Mais les deux anciennes avenues situées en dehors ou sur la lisière du parc, seraient, à son avis, bien mieux si elles étaient placées sur un pied différent. L'avenue de la rue Yonge doit devenir un lieu de passage important, et celle de la rue Queen ne sert pas seulement de principal chemin qui mène au parc, mais elle sert encore généralement de route conduisant aux campagnes en arrière, et tandis qu'il est évident qu'il sera bientôt nécessaire qu'elle soit traversée par quelques unes des rues, des personnes y réclament un droit de passage qui complique davantage son administration.

Dans ces deux cas, l'université a un intérêt plus immédiat dans les avenues que celui qu'elle a en commun avec le reste du public, et l'emploi de fonds, qui ne sont suffisants que pour les fins éducationnelles, pour faire et entretenir en bon ordre un mille et demi qui sont de fait devenus des rues de la cité de Toronto, ne peut être considéré comme une dépense bien appropriée. Le sénat acquiescerait volontiers, cependant, à toute proposition que le gouvernement de votre Excellence pourrait faire ayant pour but de n'étendre sa juridiction qu'au parc seulement, et pour que les avenues deviennent la propriété du gouvernement ou celle de la cité Toronto, et cela aux conditions qui seraient jugées nécessaires pour les entretenir convenablement.

Les arrangements actuels concernant le collège du Haut-Canada n'ayant pas été, sous plusieurs rapports, trouvés assez efficaces, eu égard à l'importance de cette institution comme première école de cette province, et comme succursale préparatoire de l'université, le sénat a dirigé tous ses efforts de ce côté afin d'y opérer des réformes.

Afin d'étendre ses avantages aux habitants de toutes les parties de la province, il a passé un statut dont le principal objet est de rendre le pensionnat plus dépendant du collège qu'il ne l'a été jusqu'ici et pour qu'il soit plus directement soumis aux soins et à la surveillance du Principal. Dans cette intention, il a fait commencer une aile considérable à la bâtisse qui sert de pensionnat. Il a aussi rédigé le projet d'un cours d'études amélioré, mieux adapté aux besoins du public, et qui donnera plus de relief aux sujets qui figurent en première ligne aux examens de l'université ; mais en considération de ce qu'il n'y a pas de principal, il a jugé qu'il était plus prudent de remettre l'intronisation définitive de ce projet jusqu'au temps où il lui sera donné de profiter des suggestions de l'officier qui manque aujourd'hui à cette institution.

Par suite d'un arrangement pris avec le gouvernement de bonne heure cette année, la charge de l'observatoire a été dévolue à l'université, le gouvernement devant contribuer à ses frais par un octroi annuel. Cette institution, qui a d'abord été établie par le gouvernement impérial et que la province a adoptée depuis, s'est déjà fait une haute réputation parmi celles qui, dans diverses parties du monde, travaillent de concert à une série uniforme d'observations, et le sénat a l'espoir que sous ses soins elle ne perdra rien de son efficacité. La surveillance de cet observatoire a été confiée à un comité de direction, et pour les détails concernant ses progrès durant l'année, le sénat demande que votre Excellence consulte les deux documents soumis ci-joint, qui sont les rapports du directeur et du comité.

L'acte des écoles de grammaire qui prescrit que les observations météorologiques élémentaires devront régulièrement être faites dans toutes les écoles de grammaire n'a été jusqu'ici que partiellement suivi, mais le surintendant en

chef ayant fait des arrangements pour que les instruments nécessaires et de confection uniforme leur soient fournis, cette loi sera sans doute généralement observée sous peu, et alors il ne pourra se faire autrement qu'un grand nombre de faits importants ne résultent de ces observations. Pour que ces observations ne perdent rien de leur valeur, il sera nécessaire de les condenser et comparer, et le comité, pensant que dans ce cas l'université lui serait d'un grand service, s'est abouché avec le surinendant en chef, qui est aussi membre du comité de direction, dans le but de collectionner à l'observatoire ces observations séparées. Il va sans dire que cette condensation va donner lieu à un surcroît de travail et de dépenses et à une augmentation du personnel, mais pour un observatoire national il est nécessaire qu'elles soient faites; et lorsque ce système sera entièrement établi, il ne pourra que produire des résultats scientifiques importants.

Nécessairement, le directeur et les observateurs résident sur les lieux, et lors de leur nomination, avant que la charge de l'observatoire fût transmise à l'université, des habitations convenables leur ont été promises; mais celles qui servent actuellement ne sont bâties qu'en charpente légère (l'établissement de l'observatoire n'ayant pas d'abord été considéré comme permanent), et elles sont insuffisantes, tant sous le rapport du nombre que de la commodité, et tellement détériorées qu'il est presque impossible de les habiter. La place qu'elles occupent aujourd'hui, immédiatement en face des édifices de l'université dont elles cachent la vue de la façade, ne convient pas sous bien des rapports; et comme quelques unes d'entre elles ne peuvent être rendues habitables pour un autre hiver sans les reconstruire entièrement ou leur faire de grandes réparations, le sénat pense que ce serait un avantage au point de vue économique, si de nouvelles maisons, placées dans des endroits plus convenables, étaient construites l'été prochain. Néanmoins, il désire que cette dépense ne retombe pas sur l'université, tout en émettant l'espérance que le gouvernement de son excellence demandera à la législature une appropriation qui puisse le mettre en mesure de remplir les engagements contractés avec le directeur et le personnel de l'observatoire avant qu'ils fussent attachés à l'université.

Le sénat ne saurait terminer ce rapport sans exprimer le regret qu'il éprouve d'avoir été privé de l'aide de M. le Chancelier Blake, qui, depuis la réorganisation de l'université, a occupé le poste de chancelier de cette institution; et le profond intérêt et l'attention continuelle qu'il a portés à tous les sujets y ayant rapport ont été d'un grand secours pour la mettre sur le pied où elle se trouve aujourd'hui.

Officiers et Serviteurs de l'Université.

Visiteur :

Son Excellence Sir EDMUND W. HEAD, Baronnet, Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc.

Chancelier :

L'honorable ROBT. EASTON BURNS.

Vice-Chancelier :

JOHN LANGTON, Ecuyer, M.A.

Sénat :

Le révérend JOHN M'CAUL, L.L.D.

ARTS.

- Classiques Grecs et Latins et Composition.*— { Révérend J. McCaul, L.L.D.,
 { ADAM CROOKS, ECR., B.A.
- Mathématique et Physique.*— { J. B. CHERRIMAN, M.A.
 { J. BROWN, M.A.
- Métaphysiques et Ethique.*— { Révérend J. BEAVEN, D.D.
 { Révérend G. P. YOUNG, M.A.
- Histoire et Littérature Anglaise et composition.*— { DANIEL WILSON, L.L.D.
 { T. J. ROBERTSON, ECR.,
- Chimie et Physique Chimique.*— { H. H. CROFT, D.C.L., F.C.S.
 { Révérend W. ORMISTON, B.A.
- Histoire Naturelle.*— { Révérend W. HINCKS, F.L.S.
 { ROBERT CHECKLEY, M.D.
- Minéralogie et Géologie.*— { E. J. CHAPMAN, ECR.,
 { T. RIDOUT, ECR.,
- Langues Modernes et Composition.*— { J. FORNERI, L.L.D.
 { F. MANTOVANI, L.L.D.
- Langues Orientales.*— { J. M. HIRSCHFELDER, ECR.,
 { Révérend M. WILLIS, D.D.

RESULTAT DES EXAMENS.

Loi.

Deuxième année.

CLASS.	MODE TROIS.	MODE QUATRE.
1	Fitzgerald, E	McCanghey, 1.

Première Année.

CLASS.	MODE UN.	MODE DEUX.	MODE TROIS.	MODE QUATRE.
1	Benson, T. M.	Bowlby, W. H.	1.—English, C.E., B.A. 2.—Bayly, R., B.A.	
2 .....	.....	.....	.....	1.—Sampson, D.A. 2.—Scott, A.F.
3 .....	.....	.....	1.—Peterson, H. W., B. A. 2.—Taylor, T.W., B.A.	1.—Cauthra, H. 2.—Sullivan, W. B. 3.—McBridge, I.

RÉSULTAT DES EXAMENS.—(Continuation.)

IMMATRICULATIONS.

CLASSE.	MODE TROIS.	MODE QUATRE.
1	Crombie, M., B. A.....	.....
2	McKeown, J., B. A.....	.....
3 .....	.....	{ 1.—Sisson, J. { 2.—Tisdale, D. { 3.—Laird, W. P.

Boursiers.

Lor.

DEUXIÈME ANNÉE.	PREMIÈRE ANNÉE.	IMMATRICULATION.
Fitzgerald, E.	Benson, T. M. Bayley, R., B. A. English, C. E., B. A.	Crombie, M.

MÉDECINE.

DEUXIÈME ANNÉE.	PREMIÈRE ANNÉE.	IMMATRICULATION.
Oilla, L. S. Miller, F.	Barnhart, C. E.	Matheson, R. Young, F. H. McCabe, W.

BOURSIERS.—(Continuation.)

ARTS.

TROISIÈME ANNÉE.	DEUXIÈME ANNÉE.	PREMIÈRE ANNÉE.	IMMATRICULATION.
Burns, N. Francis, W. J. *Kennedy, G. Oliver, W. *Ross, J.	*Fraser, D. McNaughton, J. †Moss, T. Mulligan, G. R. Paul, C. D. Rattray, W. J.	Applebe, R. A. Holcomb, J. H. Kerr, W. H. *McDougal, J. L. Mitchell, J. Monsenat, U. Jassie, H. White, J. Sullivan, R.	Boyd, J. A. McGregor, J. Rock, W. *Sampson, D. A.

Etudiants Admis.

Loi.

Crombie, M., B. A.
Laird, W. P.
McKeown, J., B.A.

Sisson, J.
Tisdale, D.

MÉDECINE.

English, L.
Matheson, R.
McCabe, W.

Ramsay, R.
Young, F. H.
Lapsley, W.

ARTS.

Deux ans de cours :

Blake, S. H.
Fraser, D.

Sinclair, W.
Waters, D.

Quatre ans de cours :

Bates, W.
Bernard, H.
Bernard, R. U.
Boyd, J. A.
DeGrassi, G. P.
Gillespie, A. S.
Hume, H. H.

McCool, D. B.
McGregor, J.
McMurphy, A.
Rock, W.
Samson, D. A.
Scott, W. H.
Wadsworth, J.

AGRICULTURE.

Walker, S.

* Signifie qu'il a été accordé deux bourses à la personne dont le nom est précédé de ce signe.
† Désigne la personne comme ayant obtenu trois bourses.

BOURSIERS.—(Continuation.)

ADMIS A L'EXAMEN.

Bull, T. H. trois ans, Victoria College.
Smith, J. F., Do. Do.

Degres Conferes.

—
Loi.

L. L. D.

Hulburt, J., B.C.L.

MÉDECINE.

M. B.

Woodruff, W.

M. D.

Woodruff, W., M.B.

ARTS.

B.A.

Bowlby, W. H.

Cambie, C., *ad eundem*: Trinity
College, Dublin.

Cattanach, A.

Crombie, M.

Holgins, T.

Hume, R.

Kingsmill, U.

M^cNabb, A.

Matheson, R.

Matheson, T. G.

Sanderson, J. E.

Taylor, T. W., *ad eundem*: Trinity
College, Dublin.

Jassie, W.

Unsworth, R.

Walker, U. C.

M. A.

Boyd, W. T., B.A.

Cambie, C., B.A.

Marling, S. A., B.A.

Taylor, T. W., B.A.

Brown, J., B.A.

McKeown, J., B.A.

Peterson, W. H., B.A.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

ROBT. E. BURNS,
Chancelier.

CHAMBRE DU SÉNAT,
UNIVERSITÉ DE TORONTO,
31 Décembre 1856.

Contresigné.

(Signé,)

P. FREELAND,
Régistrateur.

MÉDECINE.—SECONDE ANNÉE.

CLASSE.	ANATOMIE PRATIQUE.	'ANATOMIE ET PHYSIOLOGIE.	CHIMIE.	'THERAPEUTIQUE, PHARMACOLOGIE ET BOTANIQUE.
1.	1.—Oille, L. S. 2.—Miller, T.	Oille, L. S.	Oille, L. S.	1.—Miller, T. 2.—Oille, L. S.
2.		Miller, T.	Miller, T.	

PREMIÈRE ANNÉE.

CLASSE.	ANATOMIE DES OS.	ANATOMIE ET PHYSIOLOGIE.	CHIMIE.
1.	Barnhart, C. E.	Barnhart, C. E.	Barnhart, C. E.

IMMATRICULATION.

CLASSE	CLASSIQUES.	MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE.	ELEMENTS DE CHIMIE.	ZOOLOGIE ET BOTANIQUE.	FRANÇAIS.	HISTOIRE.	ANGLAIS.
1.			1.—Matheson, R. 2.—Young, F. H. 3.—McCabe, W.	1.—Matheson, R. 2.—Young, F. H. 3.—McCabe, W.			
2.			1.—English, C. 2.—Ramsay, R.				
3.	1.—McCabe, W. 2.—English, L. 3.—Ramsay, R.	1.—McCabe, W. 2.—English, L. 3.—Matheson, R. 4.—Ramsay, R. 5.—Young, F. H.		1.—Ramsay, R. 2.—English, L.	1.—McCabe, W. 2.—Ramsay, R. 3.—English, L.	1.—Young, F. H. 2.—English, L. 3.—McCabe, W. 4.—Ramsay, R. 5.—Matheson, R.	1.—Young, F. H. 2.—English, L. 3.—McCabe, W. 4.—Ramsay, R. 5.—Matheson, R.

ARTS.—CANDIDATS, B. A.

CLASSES.	LANGUES GRECQUE ET LATINE.	METAPHYSIQUE ET ETHIQUE.	CHEMIE.	MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE.	LANGUES MODERNES.
					FRANÇAIS.
1			Matheson, R.		
2	Lister, B. P.		Hume, R.		Hodgins, T.
3	1.—Hume, R. 2.—Matheson, T. G. 3.—Matheson, R. 4.—Hodgins, T. 5.—Unsworth, R.	1.—Matheson, T. G. 2.—Matheson, R. 3.—Bowly, W. H. 4.—Unsworth, R. 5.—Hodgins, T. 6.—Lister, B. P. 7.—Hume, R.		1.—Bowly, W. H. 2.—Matheson, R. Matheson, T. G. Hodgins, T. Lister, B. P.	
CLASSES.	LANGUES MODERNES.	HISTOIRE NATURELLE.	MINÉRALOGIE ET GÉOLOGIE.	HISTOIRE ET LITTÉRATURE ANGLAISE.	
	ALLEMAND.			HISTOIRE.	ANGLAIS.
1		Matheson, R.		Hodgins,	Hodgins, T.
2			Hume, R.	Lister, B. P.	
3	Bowly, W. H.		Unsworth, R.	1.—Bowly, W. H. 2.—Matheson, R. 3.—Matheson, T. G. 4.—Hume, R. 5.—Unsworth, R.	Bowly, W. H.
					Hume, R.
					HEDREU ET CHALDEEN.

TROISIÈME ANNÉE.

CLASSE.	LANGUES GRECQUE ET LATINE.	METAPHYSIQUE ET ÉTHIQUE.	CHIMIE APPLIQUÉE.	MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE.	HISTOIRE ET	
					HISTOIRE.	HISTOIRE.
1	Ross, J.	Kennedy, G.	1.—Francis, W. J. 2.—Burns, N. 3.—Oliver, W.	Kennedy, G.	1.—Ross, J. 2.—Oliver, W.	
2						
3	Francis, W. J.	1.—Ross, J. W. J. 2.—Francis, W. 3.—Burns, W. 4.—Oliver, W.		1.—Burns, W. 2.—Ross, J.	1.—Kennedy, G. 2.—Burns, W. 3.—Francis, W. J.	
CLASSE.	LITTÉRATURE ANGLAISE.		LANGUES MODERNES.		HISTOIRE NATURELLE.	
	ANGLAISE.		FRANÇAIS.	ALLEMAND.		
1	1.—Ross, J. 2.—Oliver, W.		Oliver, W.	1.—Oliver, W. 2.—Ross, J.	1.—Francis, W. J. 2.—Burns, N.	
2						
3	1.—Kennedy, G. 2.—Burns, W.	1.—Oliver, W. 2.—Kennedy, G. 3.—Ross, J. 4.—Francis, W. J. 5.—Burns, W.	1.—Kennedy, G. 2.—Burns, W.		Oliver, W.	

PREMIÈRE ANNÉE.

CLASSE.	LANGUES GRECQUE ET LATINE.	METAPHYSIQUE ET ETHIQUE.	MINÉRALOGIE ET GÉOLOGIE.	MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE.
1	1.—Kerr, W. H. 2.—Jassie, H.	Holcomb, J. H.	Mitchell, J.	1.—McDougall, J. L. 2.—Monsanatt, W. 3.—Applebe, R. A.
2.				Fitch, B. F.
3.	1. { Monsanatt, W. Sullivan, R. 3.—Benson, T. M. 4.—Applebe, N. A. 5.—Holcomb, J. H. 6. { Fich, B. F. Ross, D. W. 8. { Mitchell, J. McDougall, J. L. Blake, S. H. 11.—Stanton, W. J. J. 12.—White, J.	1.—Monsanatt, W. 2.—Sullivan, R. 3.—Mitchell, J. 4.—Ross, D. W. 5. { Applebe, N. A. Jassie, H. 6.—Kerr, W. H. 7.—McDougall, J. L. 8. { Benson, T. M. Fitch, B. F. 9. { Stanton, W. J. J. White, J.	1.—Kerr, W. H. 2.—Monsanatt, W. 3. { Sullivan, R. Jassie, H. Benson, T. M. Holcomb, J. H. Ross, D. W. Applebe, R. A. 4.—White, J. 5.—Fitch, B. F. 6.—McDougall, J. L. Stanton, W. J.	1.—Jassie, H. 2.—Mitchell, J. 3.—Sullivan, R. 4.—Ross, D. W. 5.—Kerr, W. H. 6.—White, J. Stanton, W. J. Holcomb, J. H.

SECONDE ANNÉE.

CLASSE.	LANGUES GRECQUE ET LATINE.	MÉTAPHYSIQUE ET ÉTIQUE.	CHIMIE ET PHYSIQUE CHIMIQUE.	MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE.	RHÉTORIQUE.
	FRANÇAIS.	ALLEMAND.	HISTOIRE.	ANGLAIS.	HÉBREU.
1	1.—Moss, T. 2.—Ratray, W. J.	Paul, C. D.	McNaughton, T.	1.—Moss, T. 2.—Mulligan, G. K.	
2			Wilson, J.		
3	1.—Mulligan, G. R. 2.—Frazer, D. 3.—Paul, C. D. 4.—Wilson, J. 5.—McNaughton, T. 6.—Milroy, W. 7.—Waters, D.	1.—Ratray, W. J. 2.—Moss, T. 3.—Young, F. H. 4. } } Milroy, W. 5. } } Mulligan, G. R. 6.—Frazer, D. 7.—Wilson, J.	1.—Ratray, W. J. 2.—Paul, C. D. 3.—Young, F. H. Milroy, W.	1.—Young, m. II. 2.—Frazer, D. McNaughton, J.	1.—Paul, L. D. 2.—Young, F. H. 3.—McNaughton, T. 4.—Ratray, W. J. 5.—Moss, T. 6.—Frazer, D. 7.—Waters, D. 8.—Milroy, W. 9.—Mulligan, G. R. 10.—Wilson, J.
CLASSE.	LANGUES MODERNES.		HISTOIRE ET LITTÉRATURE ANGLAISE.		HÉBREU.
	FRANÇAIS.	ALLEMAND.	HISTOIRE.	ANGLAIS.	
1.	Most, T.	1.—Moss, T. 2.—Frazer, D.	1.—Moss, T. 2.—Ratray, W. J. 3.—Frazer, D.	1.—Moss, T. 2.—Frazer, D.	Frazer, D.
2.					
3.	1.—Blake, S. II. 2.—Young, F. H.	Waters, D.	1.—Paul, C. D. 2. } } McNaughton, T. 3.—Blake, S. H. 4.—Wilson, J. 5.—Waters, D. 6.—Milroy, W. 7.—Mulligan, G. K.	1. } } Waters, C. D. 2.—Milroy, W. 3.—Blake, S. H. 3.—Young, F. H.	

PREMIÈRE ANNÉE.—(Continuation.)

CLASSE.	FRANÇAIS.	HISTOIRE NATURELLE.	HISTOIRE ET LITTÉRATURE ANGLAISE.		HÉBREU.
			HISTOIRE.	ANGLAIS.	
1.	1.—McDougall, J. L. 2.—Sullivan, R.	Mitchell, J.	1. } Jassie, H. 2. } Kerr, W. H. 3. } Sullivan, R. 3.—Ross, D. W.		White, J.
2.	{ Monsenatt, W. { Ross, D. W.	Benson, T. M.	McDougall, J. L.	1.—Sullivan, R. 2.—McDougall, J. L.	
3.	1.—Kerr, W. H. 2.—Applebe, R. A. 3.—Mitchell, J. 4.—Jassie, H. 5.—Benson, T. M. 6.—White, J. 7. } Fitch, B. F. 8.—Stanton, W. J. 8.—Holcomb, J. H.	1.—Holcomb, J. H. 2.—Kerr, W. H. 3. } Fitch, B. F. McDougall, J. L. 4.—Sullivan, R. 5.—Applebe, R. A. 6.—Ross, D. W. 7.—Jassie, H. 8.—Monsenatt, H. 9.—White, J. 10.—Stanton, W. J.	1.—Mitchell, J. 2. } Applebe, R. A. Fitch, B. F. 3.—White, J. 4.—Monsenatt, W. 5.—Benson, T. M. 6.—Stanton, W. J. 7.—Holcomb, J. H.	1.—Kerr, W. H. 2.—Monsenatt, W. 3.—White, J. 4.—Jassie, H. 5. } Applebe, R. A. Ross, D. W. 6.—Benson, T. M. 7.—Fitch, B. F. 8. } Mitchell, J. Stanton, W. J. 9.—Holcomb, J. H.	

Immatriclulation.

CLASSE.	LANGUES GRECQUE ET LATINE.	MATHÉMATIQUES.	PHYSIQUE.	CHIMIE ÉLÉMEN- TAIRE.	HISTOIRE ET LITTÉRATURE ANGLAISE.		FRANÇAIS.
					HISTOIRE.	ANGLAIS.	
1.	Sampson, D. A.	1.—McGregor, J. 2.—Rock, W.		McGregor, J.	1.—Sampson, D. A. 2.—Boyd, J. A. 3.—McMurchy, A. 4.—DeGrassi, G. P.	1.—Boyd, J. A. 2.—Sampson, D. A. 3.—McMurchy, A. 4.—DeGrassi, G. P.	1.—Sampson, D. A. 2.—Boyd, J. A. 3.—DeGrassi, G. P.
2.		McMurchy, A.		1.—McMurchy, A. 2.—Rock, W. 3.—Sampson, D. A.	Bates, W.	Bates, W.	1.—McMurchy, A. 2.—Bates, U.
3.	1.—Boyd, J. A. 2.—Gillespie, A. S. 3.—McGregor, J. 4.—Hume, H. H. 5.—Scott, W. H. 6.—Rock, W. 7.—Wadsworth, J. 8.—DeGrassi, G. P. 9.—McCool, D. B. 10.—Bates, U. 11.—McMurchy, A.	1.—Sampson, D. A. 2.—Boyd, J. A. 3.—McGregor, J. 4.—Scott, W. H. Gillespie, A. S. McMurchy, A. Rock, W. Bates, W. McCool, D. B. DeGrassi, G. P. Wadsworth, J. Hume, H. H.	1.—Sampson, D. A. 2.—Boyd, J. A. 3.—McGregor, J. 4.—Scott, W. H. Gillespie, A. S. McMurchy, A. Rock, W. Bates, W. McCool, D. B. DeGrassi, G. P. Wadsworth, J. Hume, H. H.	1.—Boyd, J. A. 2.—Gillespie, A. S. 3.—Hume, H. H. 4.—Scott, W. H. 5.—McCool, D. B. 6.—DeGrassi, G. P. 7.—Wadsworth, J. 8.—Bates, U.	1.—McCool, D. B. 2.—McGregor, J. 3.—Gillespie, A. S. 4.—Scott, W. H. 5.—Rock, W. 6.—Wadsworth, J. 7.—Hume, H. H.	1.—Rock, W. 2.—Gillespie, A. S. 3.—McCool, D. B. 4.—McGregor, J. 5.—Hume, H. H. 6.—Wadsworth, J. 7.—Scott, W. H.	1.—McGregor, J. 2.—Hume, H. H. 3.—Rock, W. 4.—McCool, D. B. 5.—Scott, W. H. 6.—Gillespie, A. S. 7.—Wadsworth, J.

Copie du Rapport du Comité de l'Observatoire au Sénat de l'Université de Toronto.

Le comité d'administration de l'observatoire a l'honneur de faire rapport que n'ayant été organisé que dans le mois d'octobre de cette année, il n'a presque rien autre chose à faire que de soumettre le rapport des directeurs ci-joint, sur la condition actuelle et l'avenir de l'observatoire, et d'exprimer sa satisfaction de l'ordre qui règne dans l'établissement et de son efficacité.

Votre comité a autorisé l'achat d'un appareil pour marquer la condition électrique de l'atmosphère, qui est maintenant en voie de construction par M. Walsh, de l'observatoire de Kew, Angleterre, sous la surveillance du général Sabine.

Votre comité a aussi, à la demande du directeur, autorisé l'emploi temporaire de deux assistans, comme computistes et copistes. Le surintendant de l'instruction du Haut-Canada ayant généreusement offert de fournir à l'observatoire les observations météorologiques faites aux différentes écoles de grammaire, il sera probablement nécessaire de faire une addition permanente au personnel de l'observatoire; votre comité donnera toute son attention au meilleur moyen de le faire.

Il s'est écoulé si peu de temps depuis que votre comité a le contrôle des affaires de l'institution, qu'il n'a pas cru devoir soumettre aucun état des dépenses en sus de ce qui est contenu dans le rapport du directeur.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,) J. B. CHERRIMAN,
Président.

Copie du Rapport du Directeur de l'Observatoire.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

Toronto, Octobre 1856.

L'objet principal de l'observatoire de Toronto est d'aider à fournir au monde scientifique les données nécessaires au développement des lois qui régissent les phénomènes magnétiques et météorologiques de la terre.

L'on atteint ce but en observant à certaines heures la valeur de certains éléments magnétiques et météorologiques, en les notant, les réduisant et les mettant sous diverses formes de tableaux, et finalement en les imprimant en tout ou par extraits, pour la publicité.

Les éléments déterminés par les observations magnétiques sont comme suit :—
Premièrement, la valeur absolue de

1. La déclinaison.
2. L'inclinaison ou l'abaissement.
3. La composante horizontale de la force.
4. La composante verticale de la force.

Secondement, les variations des quatre éléments exigent une seconde série d'observations, que l'on peut désigner par 5, 6, 7, 8.

Les observations pour arriver à la détermination de 1, 2, 3 et 4, appelées déterminations absolues, sont faites une fois par mois et prennent cinq jours consécutifs.

Les observations 5, 6, 7, 8 sont faites, à l'exception des dimanches, du jour de Noël et du Vendredi Saint, tous les jours à midi, $\frac{2}{3}$, $\frac{4}{3}$, $\frac{8}{3}$, $\frac{10}{3}$, $\frac{14}{3}$, et $\frac{16}{3}$, temps de Gœttingue, ce qui correspond presque à 6h. a. m., 8 a. m., 10 a. m., 2, 4, 10 et 12, tems de Toronto.

Les instruments employés dans les observations ci-dessus sont respectivement comme suit :—

1. Premièrement, pour 1. La boussole de déclinaison et l'instrument azimutal.
2. La boussole d'inclinaison.
3. L'appareil pour les oscillations et les déflexions.
4. La valeur absolue de la composante verticale est déduite de celle des trois autres éléments.

Secondement,

Pour 5. La petite boussole de déclinaison, et la boussole de déclinaison de Brooke, avec appareil photographique.

6. La boussole d'inclinaison d'induction.

7. Le petit magnétomètre biflaire, le biflaire de Brooke avec appareil photographique, et le biflaire de Ronald, aussi pourvu d'un appareil photographique.

8. Le magnétomètre à balance de Lloyd, et le magnétomètre indicateur de la force virtuelle, de Ronald, avec appareil photographique notant de lui-même.

Les éléments météorologiques observés et notés sont :—

1. La température de l'air.
2. La pression atmosphérique totale indiquée par le baromètre.
3. L'élasticité de la vapeur aqueuse suspendue dans l'air.
4. L'humidité, ou la quantité de vapeur dans un volume d'air donné exprimée en termes de la vapeur requise pour saturer ce volume à la température existante.
5. La température du point de rosée.
6. La direction et la vitesse du vent.

Les heures ordinaires pour les observations 1, 2, 3, 4 et 6, sont 6 a. m., 8 a. m., 2 p. m., 4 p. m., 10 p. m., et minuit.

A ces heures régulières d'observation l'on enregistre aussi l'aspect général du firmament, en y comprenant la quantité, la force et la direction des nuages, ainsi que leur mouvement, comme indiquant la direction du courant atmosphérique supérieur.

5 est observée chaque jour à 3 p. m.

6 est donnée par l'anémomètre de Robinson, et est enregistrée, non seulement aux heures régulières d'observations, mais à toute heure de chaque jour de l'année.

Il est aussi tenu registre du maximum et du minimum de la température de chaque jour, et de la plus grande intensité de la radiation solaire et terrestre.

A part l'enregistrement des conditions météorologiques de chaque jour, il est tenu registre des phénomènes accidentels, comme la pluie, la neige, la grêle, ou la rosée, avec leur durée ou leur quantité, et les phénomènes annuels ou météorologiques.

En outre des observations magnétiques et météorologiques, l'on observe hebdomadairement le passage des astres, afin de déterminer les erreurs et la marche des chronomètres.

Les éléments magnétiques et météorologiques obtenus par l'observation sont entrés dans des registres quotidiens, dont on fait ensuite des extraits mensuels et annuels.

Les observations, lorsqu'elles sont parfaitement réduites, étaient ordinairement publiées, à des intervalles de trois ans, par le gouvernement impérial.

Celles qui ont été faites depuis la cession de l'observatoire à la Province, en conséquence de l'interruption occasionnée par la construction des nouvelles bâtisses, n'ont pas été assez nombreuses pour en rendre la publication désirable jusqu'à présent ; mais à la fin de cette année (1856) il y aura des matériaux suffisants pour former un volume. Quant aux observations des années à venir, je suis disposé à en recommander la publication en volumes annuels.

Le travail ordinaire de l'observatoire est décrit plus haut ; il y a pourtant d'autres devoirs qui retombent sur le directeur et ses assistants, essentiels à l'utilité des observations publiées, qui exigent beaucoup de temps et de soins.

Les opérations, lorsque des résultats directs sont publiés, consistent en opérations sur des phénomènes extérieurs *avec* des instruments ; les devoirs dont je parle consistent en opérations et observations *sur* les instruments, c'est-à-dire, à les régler, et à en obtenir la clé par laquelle on peut apprendre, d'après leur diverses indications, les conditions magnétiques et météorologiques auxquelles ces indications correspondent habituellement.

Dans l'accomplissement du travail de l'observatoire, l'on emploie maintenant et permanemment le personnel suivant :—

G. T. Kingston, M. A., Directeur, aussi professeur de Météorologie au Collège de l'Université. Salaire £340, avec combustible et logement gratuits.

M. Walker, Observateur. Salaire, £120, £15 pour combustible, et £15 pour loyer de maison.

M. Menzies, Observateur. £120, £15 pour combustible, logement gratuit.

————— Observateur. Salaire, £120, £15 pour combustible, et logement gratuit.

Il y a aussi un commissionnaire ou serviteur général attaché à l'établissement avec un salaire de £60 et £15 pour combustible.

Par autorité du bureau des visiteurs nommé par le sénat, il a été récemment engagé deux copistes, comme mesure temporaire en attendant la nomination d'élèves de l'Université, ainsi qu'il était primitivement projeté.

L'on peut inférer qu'il faudrait augmenter le personnel de l'observatoire, du fait qu'il est aujourd'hui moins nombreux qu'il ne l'était d'habitude, et qu'une grande partie de l'ouvrage fait auparavant à Woolwich incombe maintenant à l'établissement.

ETAT GÉNÉRAL DE L'OBSERVATOIRE.

Relativement au personnel de l'observatoire, je puis dire que l'expérience de cette année ne tend qu'à me confirmer dans l'opinion que j'ai déjà exprimée de l'intelligence, du zèle et de la bonne conduite des trois observateurs qui sont sous mes ordres.

Les instruments sont généralement en bon état, à l'exception de quelques thermomètres de rebut, et d'une boussole d'inclinaison récemment arrivée d'Angleterre. Il n'a été ajouté aucun nouvel instrument durant l'année dernière, mais il a été pris des mesures, par permission du bureau, pour se procurer d'Angleterre un appareil pour enregistrer l'électricité atmosphérique.

Relativement à la bâtisse de l'observatoire, la fidélité des observations ainsi que le bien-être personnel seraient augmentés s'il était fait, avant l'hiver, des doubles châssis pour les fenêtres des bureaux et de la grande salle de calcul.

Je recommande aussi, afin de rendre la bibliothèque propre à servir de salle de calcul durant l'hiver, qu'elle soit isolée de l'escalier par deux portes en haut et en bas.

Le mauvais état des logements occupés par le Directeur et ses assistants réclame votre attention.

J'ai dit ce que je considérais être le principal but de cet observatoire, c'est-à-dire, de fournir au monde scientifique des informations d'une certaine nature ; il y a aussi un autre emploi qu'il pourrait être appelé à remplir lorsque sa force le permettra.

L'observatoire de Toronto devrait être le dépôt central pour recevoir, arranger et s'il était nécessaire publier les observations météorologiques fournies par les écoles de grammaire et les observateurs particuliers.

Si ce nouveau travail était ajouté à ses fonctions, ce serait une nouvelle raison qui militerait en faveur de l'augmentation permanente du personnel actuel.

Ce rapport est respectueusement soumis au bureau des Visiteurs.

(Signé,)

G. T. KINGSTON,

Directeur.

RAPPORT DU CONSEIL

DU

COLLÈGE DE L'UNIVERSITÉ, TORONTO,

POUR L'ANNÉE 1856.

SOMMAIRE.

- 1.—BATISSES.
 - 2.—BIBLIOTHÈQUE.
 - 3.—APPAREILS, etc.
 - 4.—OFFICIERS, etc.
 - 5.—ÉTUDIANTS.
 1. NOMS, RÉSIDENCES, ET COURS SUIVIS.
 2. LIEU DE NAISSANCE.
 3. AGES.
 4. DÉNOMINATIONS RELIGIEUSES.
 - 6.—COURS D'ÉTUDE.
 - 7.—LISTE DE PRIX POUR L'ANNÉE 1855-1856.
 - 8.—PROGRAMME DE LECTURES.
-
-

A Son Excellence Sir E. W. HEAD, Baronnet, Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord.

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Le Conseil du Collège de l'Université, Toronto, a l'honneur de présenter son Rapport Annuel pour l'année 1856.

I.—BÂTISSSES.

Le Conseil a appris avec beaucoup de satisfaction que les bâtisses nécessaires pour les affaires du collège sont en voie de progrès—que les fondations ont été posées—et que les plans de la superstructure ont été définitivement approuvés. Il prend la liberté de suggérer qu'il serait d'un grand avantage d'ajouter, avec le moins de délai possible, aux parties du quadrangle pour la construction desquelles il a déjà été pris des mesures, des bâtiments convenables pour loger les étudiants résidants.

II.—BIBLIOTHÈQUE ET MUSÉE.

Durant l'année dernière il a été fait des arrangements pour transporter à l'Université de Toronto les collections de livres et d'échantillons qui sont maintenant en la possession du collège. La convenance de cette mesure s'est fait sentir par la considération qu'elle épargnerait des dépenses inutiles pour des doubles, et qu'il serait plus avantageux pour les élèves et pour le public qu'il y eût une grande bibliothèque et un musée bien garni, plutôt que deux médiocrement fournis des moyens nécessaires d'instruction.

III.—APPAREILS, etc.

Aucun changement n'a eu lieu depuis le rapport de l'année dernière, à l'exception de l'augmentation annuelle ordinaire des produits chimiques. L'on se propose cependant, durant cette année, d'acheter de nouveaux instruments de physique, de chimie, de physique chimique, et de technologie ; et aussi de pourvoir au besoin qui se fait sentir depuis longtemps, de collections minéralogiques et géologiques.

IV.—OFFICIERS, etc.

Les officiers suivants composent à présent l'établissement :—

Visiteur :

Son Excellence Sir EDMUND W. HEAD, baronnet, M.A., Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc.

Président :

Le Révérend JOHN McCAUL, L.L.D.

Vice-Président :

(Vacant.)

Professeurs, &c. :

- * Révérend JOHN McCaul, L.L.D., Professeur de Littérature Classique, Logique, Rhétorique, et Belles-Lettres.
- * Révérend J. Beaven, D.D., Professeur de Métaphysique et d'Éthique.
- * H. H. Croft, D.C.L., Professeur de Chimie et de Philosophie Expérimentale.
- * GEORGE BUCKLAND, Ecuyer, Professeur d'Agriculture Théorique et Pratique.
- * J. B. Cherriman, M.A., Professeur de Physique.
- * DANIEL WILSON, L.L.D., Professeur d'Histoire et de Littérature Anglaise.
- * Le Révérend WILLIAM HINCKS, F.L.S., Professeur d'Histoire Naturelle.
- * E. J. Chapman, Ecuyer, Professeur de Minéralogie et Géologie.
- * JAMES FORNERI, L.L.D., Professeur de Langues Modernes.
- * G. T. KINGSTON, M.A., Professeur de Météorologie.
- J. M. HIRSCHFELDER, Ecuyer, Lecteur sur la Littérature Orientale.
- Révérend ARTHUR WICKSON, M.A., Précepteur de Littérature Classique.

Trésorier :

DAVID BUCHAN, Ecuyer.

Bibliothécaire :

Révérend ALEXANDRE LORIMER, B.A.

Régistrateur :

(Vacant.)

Libraire, Imprimeur et Papetier :

M. H. ROWSELL.

Bedeau et Econome :

DANIEL ORRIS.

V.—ETUDIANTS :

Tableau indiquant les noms et résidences des étudiants, avec les cours suivis par chacun d'eux, &c.

1. Noms, Résidences, et Cours.
2. Lieux de Naissance.
3. Ages.
4. Dénominations Religieuses.

SOUSGRADUÉS.

* Membres du Conseil du Collège.

2.—LIEUX DE NAISSANCE.

LIEU DE NAISSANCE.	Nombre d'Etudiants.	LIEU DE NAISSANCE.	Nombre d'Etudiants.
Canada Ouest.....	55	<i>Rapporté.....</i>	105
do Est.....	5	Etats-Unis.....	5
Nouveau-Brunswick.....	2	Indes Occidentales.....	1
Angleterre.....	6	Colonie de la Rivière Rouge.....	2
Irlande.....	8	Inconnu.....	13
Ecosse.....	29		
<i>Reporté.....</i>	105	Nombre total d'étudiants.....	126

3.—A G E S.

A G E.	Nombre d'Etudiants.	A G E.	Nombre d'Etudiants.
15.....	2	<i>Rapporté.....</i>	87
16.....	2	26.....	7
17.....	3	27.....	5
18.....	9	28.....	2
19.....	11	29.....	2
20.....	14	30.....	3
21.....	8	31.....	3
22.....	13	34.....	2
23.....	7	35.....	1
24.....	12	39.....	1
25.....	6	Inconnu.....	18
<i>Reporté.....</i>	87	Total.....	126

Age moyen des Etudiants.—22 $\frac{1}{4}$ ans.

4.—DENOMINATIONS RELIGIEUSES.

DENOMINATION RELIGIEUSES.	Nombre d'Etudiants.	DENOMINATION RELIGIEUSES.	Nombre d'Etudiants.
Eglise d'Angleterre.....	23	<i>Rapporté.....</i>	101
Eglise d'Ecosse.....	3	Baptistes.....	3
Eglise de Rome.....	2	Congrégationalistes.....	8
Eglise Presbytérienne Libre.....	42	Protestants.....	1
Presbytériens Unis.....	11	Disciples.....	1
Presbytériens.....	3	Inconnue.....	12
Méthodistes.....	17		
<i>Reporté.....</i>	101	Nombre total d'Etudiants.....	126

VI.—COURS D'ÉTUDES.

(Il n'a pas été fait de changement depuis le dernier rapport.)

VII.—LISTE DES PRIX POUR L'ANNÉE ACADÉMIQUE 1855-1856.

SUJETS.	1ère. Année.	2de. Année.	3me. Année.	4me. Année.	Etudiants Temporaires.
Grec et Latin.....	Kerr, W. H.....	Moss, T.....	Ross, J.....		
Logique.....	Monsarrat, N.....	Ratray, W. J.....	Kennedy, G.....		
Métaphysique et Ethique.....	Holcomb, J. W.....	do.....	Oliver, W.....		
Chimie.....	Monsarrat, N.....	Moss, T.....	Kennedy, G.....		
Mathématiques et Physique.....					
Histoire et Anglais.....				Bowby, W. H.....	
Histoire.....	Kerr, W. H.....	Moss, T.....	Ross, J.....	Jameson, Medal.....	
Littérature et langue Anglaise.....	Mitchell, J.....	do.....	do.....		
Histoire Naturelle.....	do.....		Francis, W. J.....		
Minéralogie et Géologie.....	do.....			Hume, R.....	Grierson, J. C.....
Français.....	Monsarrat, N.....	Moss, T.....	Ross, J.....		do.....
Allemand.....	McDougall, J. L.....	do.....	do.....		Frazer, D.....
Hébreu.....				Hume, R.....	
do, Etudiants temporaires.....	McVicar, D.....	Frazer, D.....	Gemley, Révérend J.....		

VII.—PROGRAMME DE LECTURES.

SUJETS.	Classes.	Lundi.	Mardi.	Mercredi.	Jendi.	Vendredi.
GREC ET LATIN	1ere année.....	10	* 10	10	* 10	* 11
	2me do	11	* 1	.....	11	.....
	3me do	* 12	12	* 12	* 12	.....
	4me do	* 13	11	11	.....	* 11
	Etudiants Temp.—1. Classe.....	1	3	0	1	1	2
do —2. do.....	2	2	1	1	2	.....
do —3. do.....	3	.....	.....	.....	3	.....
LOGIQUES.....	1re année.....	.....	.....	.....	.....	12
RHÉTORIQUE.....	2me année.....	.....	.....	* 2	.....	.....

MÉTAPHYSIQUE ET ÉTIQUE.....	1re année.....	* 3	.....	* 1 9 et 11 *	3	* 9
	2me do	2	* 9	* 9	.....	* 11
	3me do	* 4	10	* 10	* 4	10
	4me do .....	.....	.....	.....	.....	.....
CHIMIE.....	2me année.....	12	12	12	12	.....
	3me do .....	.....	.....	.....	.....	.....
	4me do	† 11	† 10	† 11	† 1	.....
	Etudiants Temporaires.....	14	† 1	14	† 1	14
AGRICULTURE.....	.....	4	4	4	4	4

MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE.....	1ère année.....	12	* 11 & 12	12	12	.....
	2me do	2	* 8	2	* 1	.....
	3me do	11	* 3	11	* 11	.....
	4me do	1	* 1	* 1	* 2	.....
HISTOIRE ET LITTÉRATURE ANGLAISE.....	1ère année.....	2	2	2	2	* 2
	2me do	1	2	* 1	2	.....
	3me do .....	.....	1	.....	* 1	.....
	4me do .....	.....	.....	3	.....	* 8
HISTOIRE NATURELLE.....	1ère année.....	1	.....	1	.....	1
	2me do	10	10	10	10	10
MINÉRALOGIE ET GÉOLOGIE.....	1ère année.....	.....	1	.....	1	1
	2me do	12	12	13	12	12
FRANÇAIS.....	1ère année.....	11	* 9	11	* 0	* 10 & 12
	2me do	10	.....	* 10	.....	.....
	3me do	1	.....	* 1	8	.....
	4me do	† 2	.....	12	* 11 & 1	.....
ALLEMAND.....	2me année.....	.....	* 10	.....	10	* 1
	3me do .....	.....	11	.....	.....	.....
	4me do .....	.....	1	* 2	.....	.....
ITALIEN.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ESPAGNOL.....	.....	.....	3	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	2

* Classes des Candidats aux honneurs. † Durant le terme de la St. Michel. ‡ Durant le terme de Pâques. § Alternativement.

VIII.—PROGRAMME DE LECTURES.—(Continuation.)

SUJETS.	Classes.	Lundi.	Mardi.	Mercredi.	Jouidi.	Vendredi.
MÉTÉOROLOGIE .....	.....	.....	.....	† 3	.....	.....
HÉBREU	1re classe	2	.....	2	.....	2
	2e do	* 9 et 10	2	.....	2	.....
	3e do .....	.....	1	.....	.....	3
	4e do	8	.....	2	.....	.....
CHALDÉEN .....	.....	.....	8	.....	8	.....
SYRIAQUE .....	.....	.....	.....	1	.....	.....
ARABE .....	.....	1	.....	.....	1	.....

* Classes des candidats aux honneurs. † Durant le terme de Pâques.

En terminant, le Conseil éprouve beaucoup de plaisir de pouvoir dire que la revue rétrospective de l'année dernière offre une preuve satisfaisante de l'efficacité de l'institution, tant pour l'instruction que pour la discipline.
J'ai, etc.,

(Signé) JOHN McCAUL, *Président.*

COLLÈGE DE L'UNIVERSITÉ,
Toronto, 26 Avril 1857.

ETATS et COMPTES du TRESORIER pour 1856; aussi, ESTIMATION du REVENU de L'UNIVERSITE et des COLLEGES à TORONTO, pour l'année 1857.

UNIVERSITÉ ET COLLÈGES à TORONTO.—Comptes du Trésorier du nombre d'acres de terre vendues depuis l'époque de la dotation primitive, jusqu'au 31 décembre 1856; indiquant le montant total des ventes, le montant reçu et à recevoir, et le moyenne de prix par acre.

DOTATION PRIMITIVE.	Nombre d'Acres.	Acres vendus.		Acres non-vendus.	Montant des ventes.		Montant reçu.		Montant à recevoir.			REMARQUES.		
		A. R. P.	A. B. P.		£	s	d.	£	s.	d.	£		s.	d.
Dotation primitive, comme par rapport de 1855....	226201	186444.1.0	89756.3.0		293883	18	10	196584	9	10	97849	0	0	Voir rapport, 31 décembre, 1856.
A déduire pour arpentages, 1856.....	110	110.0.0												
	226091	186384.1.0	89756.3.0		293883	18	10	196534	9	10	97349	9	0	
		2408.1.0			10788	1	3	5074	5	7	5058	15	8	do, 31 Mars, 1856.
		1038.2.0			2788	14	0	5485	1	7				do, 30 Juin, 1856.
		1125.0.0			8321	2	6	8539	6	8				do, 30 Septembre, 1856.
		2721.0.0	7352.3.0		7703	1	3	7925	14	11				
		193687.0.0	82404.0.0		318429	17	10	218558	18	7	103008	4	8	
		7.2.0									3197	5	5	
A déduire pour arpentages...	7½				10	6	8				99870	19	3	A déduire la différence entre les ventes et le montant reçu.)
	226083½	193679.2.0	82404.0.0		318410	11	7	218558	18	7	99800	13	0	
Reporté.....	226083½	193679.3.0	82404.0.0		318410	11	7	218558	18	7	99800	13	0	

UNIVERSITÉ et COLLÈGES à TORONTO.—Comptes du Trésorier du nombre d'acres de terre vendus depuis l'époque de la dotation primitive, jusqu'au 31 décembre 1856, etc.—(Continuation.)

DOTATION PRIMITIVE.	Nombre d'Acre.	Acres vendus.		Acres non-vendus.		Montant des ventes.		Montant reçu.		Montant à recevoir.		REMARQUES.	
		A. R. A.	A. R. F.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.		d.
<i>Rapporté.....</i>	226083½	193679.2.0	32404.0.0	318419	11	7	218558	18	7	99860	13	0	Placement compris dans le rapport du 30 Juin, 1856.
		100.0.0	100.0.0	200	0	0	20	10	0	179	10	0	
Ajoutez gain sur arpentages..	11	193579.2.0	32504.0.0	318219	11	7	218538	8	7	99681	8	0	A déduire et ajouter pour placements, compris dans les comptes semestriels.
		11.0.0					2423	16	11	2423	16	11	
							216114	11	8	102104	19	11	Profit sur lot revendu.
	226094½	193590.2.0	32504.0.0	418219	11	7	216114	11	8	102104	19	11	A déduire sur un lot revendu.
				154	13	9	30	8	9	124	5	0	
		100.0.0	100.0.0	318374	5	4	216145	0	5	102229	4	11	Prix moyen par acre, 33s.
				96	0	0	.....	.....	.....	90	0	0	
	226094½	193490.2.0	32604.0.0	318284	5	4	216145	0	5	102139	4	11	

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 Décembre 1856.

UNIVERSITÉ ET COLÈGES A TORONTO.—Compte du Capital et du Montant dépensé par l'Université, depuis son commencement jusqu'au 31 décembre 1856.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Capital placé jusqu'au 31 décembre 1855, tel qu'indiqué dans le rapport au Parlement.....				222271	5	10
Capital placé jusqu'au 31 décembre 1856, tel qu'indiqué dans le Rapport No. 1, Fonds Permanent.....	120	5	10			
Capital placé jusqu'au 31 décembre 1856, tel qu'indiqué dans le Rapport No. 6, Fonds de Construction...	1687	0	0			
				1807	5	10
			£	224078	11	8
Moins—Montant de Prêts remboursés, tel qu'indiqué dans le compte No. 1, Fonds Permanent.....				15044	14	8
			£	209033	17	5
Montant dépensé, tel qu'indiqué dans le Rapport au Parlement, jusqu'au 31 décembre 1855.....	157154	3	7			
Montant dépensé jusqu'au 31 décembre 1856, tel qu'indiqué dans le compte No. 2, Fonds du Revenu...	15097	7	9			
Montant dépensé jusqu'au 31 décembre 1856, tel qu'indiqué dans le compte No. 5, fonds de bibliothèque	671	1	8			
				172922	13	0
Montant total placé et dépensé jusqu'au 31 décembre 1856.....			£	381956	10	5

DAVID BUCHAN,

Trésorier.

BUREAU DU TRÉSORIER,

Toronto, 31 Décembre 1856.

JOHN LANGTON,

Auditeur.

No. 1.—UNIVERSITE ET COLLÈGES A TORONTO.—Compte du Trésorier des deniers reçus et dépensés à compté du Fonds Permanent, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.	Courant.			DÉPENSES.	—			Courant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.
Argent reçu à compte du prix d'achat.....	22024	8	9	Par balance tirée en plus, 31 décembre 1856....				7574	19	11
do do Prêts remis.....	15044	14	3	Payé à Wakefield et Conte pour livres pour la bibliothèque.....				0	5	4
				do S. W. Passmore, Spécimens pour Musée.	6	5	0			
				do Dr. Checkley, do	5	0	0			
				do George Hadgraft, do	75	15	0			
				do do do	26	0	0			
				Par balance du compte de la bibliothèque trans- porté à l'appropriation pour la bibliothèque.				120	0	0
								0	3	9
				Par balance en mains, 31 décembre 1856.....				£	7695	9
									29873	13
	£	37069	3	0				£	37069	3
Balance, 31 Décembre 1856.....	£	29873	13	0						

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 décembre 1856.

DAVID BUCHAN,
Trésorier.
JOHN LANGTON,
Auditeur.

No. 2.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Le compte du Trésorier pour deniers reçus et dépensés à compte du "Fonds du revenu," pour l'année expirée le 31 décembre 1856, in-liquidant le montant total dépensé pour l'Université et les Collèges à Toronto, généralement, et pour l'Université de Toronto et le Collège de l'Université, séparément.

Recettes.	Date.	Nom.	Service.	Pièces Justicat.	£ s. d.		£ s. d.		Université de Toronto.		Collège de l'Université.			
					£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
Intérêt sur prix d'achat.....	Déc. 81. Mars do.	David Buchan. do	Bureau du Trésorier. Trésorier, 12 mois salaire. Augmentation, comme par ord. en Cons., pour 1855.	460 0	0 0	0 0	520 0	0 0	£	s.	d.	£	s.	d.
Intérêt sur billets promissoires....	Déc. do. Mars do.	Alan Cameron. do	Caisier, 12 mois Salaire.. Augment., comme par ordre en Cons., pour 1855.	460 0	0 0	0 0	520 0	0 0	£	s.	d.	£	s.	d.
Intérêt sur Débentures....	Déc. do. Mars do.	James Nation. do	Commis assistant, 12 mois Salaire..... Augment., comme par ordre en Cons., pour 1855.	250 0	0 0	0 0	300 0	0 0	£	s.	d.	£	s.	d.
Intérêt sur Prêts.	Déc. do. Mars do.	M. Drummond. do	Teneur de livres, 12 mois Salaire..... Augment., comme par ordre en Cons., pour 1855.	360 0	0 0	0 0	420 0	0 0	£	s.	d.	£	s.	d.
Reporté.....£		Joseph Frankish. do	Assistant-Teneur de livres, 9 mois Salaire, à £187 10s. par année..... Augment., comme par ordre en Cons., pour 1855.	140 12	0 0	0 0	178 2	0 0	£	s.	d.	£	s.	d.
			Reporté.....	3710	0	0	1988	2	£	s.	d.	£	s.	d.

Receites.	Date.		Nom.	Service,	Pièces				Université de Toronto.		Collège de l'Université
	£	s. d.			£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Reporté....	17461	13 8									
		9 avril	Bryce, McMurrich et Cie	Dépenses incidentes.—(Continuation.) Rapporté.....				141	2 1		
		19 do	William Brown	Blois.....				217	6		
		6 juin	Cunning Wells	Nettoyer les cheminées				0	0 0		
		11 juillet	W.H. et R. Sheppard	Réparer la pompe.				5	0 8		
		do août	Charles Vale	Divers				0	9 0		
		do sept.	Henry Rowsell	do				0	5 0		
		do oct,	Samuel Zimmerman	do				0	3 0		
		22 do	Collecteur du quartier	Loyer de bureau.....				98	15 0		
		18 oct.	St. Patrice.....	Taxes.....				15	12 6		
		22 déc.	J. Jackson.....	Vaisselle.....				0	7 6		
		6 oct,	R. B. Richards	Glace.....				1	6 3		
			J. E. B. Smith	Dépenses à et de Paris.....				1	12 6		
		23 mai	Le Rév. J. McCaul, L.L.D.....	Salaires aux professeurs et autres.						262	17 0
		31 déc.	John Langton M.A.	Vice-chancelier, 6 mois de salaire, jusqu'au 22 mai 1856.	100	0 0					
				Vice-Chancelier, 6 mois et 30 jours de salaire, à £200 par année.....	121	7 5					
								221	7 5		
										2550	8 0
											2550
											221 7 5
											221 7 5
											2550 8 0

Receites.	Date.		Nom.	Service,	Pièces				Université de Toronto.		Collège de l'Université
	£	s. d.			£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Reporté....	17461	13 8									
		do	Le Rév. J. McCaul, L.L.D.....	Professeur de Littérature classique, 12 mois Salaire.....	510	0 0					
		8. Janv.	do	Augment., comme par ordre en cons. pour 1856.....	00	0 0					
		31. Déc.	do	Président du collège de l'université, 12 mois salaire.....	250	0 0					
		do	do	Accor. pour loyer de mais.	60	0 0					
		do	Le Rév. J. Beavan, D.D.....	Professeur de Métaphysique, 12 mois salaire.....	510	0 0					
		8. Janv.	do	Augment., comme par ordre en cons. pour 1856.....	60	0 0					
		31. Déc.	do	Accor. pour loyer de mais.	60	0 0					
		do	H.H. Croft, D.C.L.	Professeur de Chimie, 12 mois salaire.....	510	0 0					
		8. Janv.	do	Augment., comme par ordre en cons. pour 1855.....	60	0 0					
		31. Déc.	do	Accor. pour loyer de mais.	60	0 0					
		do	George Beckland	Professeur d'Agriculture, 12 mois salaire.....	300	0 0					
		8. Janv.	do	Augment., comme par ordre en cons. pour 1855.....	50	0 0					
		do	J.B. Cherriman, M.A.	Professeur de Physique, 12 mois salaire.....	510	0 0					
		do	do	Augment., comme par ordre en cons. pour 1855.....	60	0 0					
		31. Déc.	Daniel Wilson, L.L.D.	Professeur d'Histoire et Littérature Anglaise, 12 mois salaire.....	510	0 0					
				Reporté.....	510	0 0					
								3281	7 5		
										2550	8 0
											221 7 5
											221 7 5
											2550 8 0

17461 13 8

No. 2.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Le compte du Trésorier pour deniers reçus et dépensés à compte du "Fonds du Revenu," pour l'année expirée le 31 décembre 1856, etc.—(Continuation.)

Recettes.	Date.		Nom.	Service.	Pièces justificat.					Université de Toronto.		Collège de l'Universit.		
	£	s. d.				£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
Rapporté...	17461	13 8												
		11	1856.	James Cody.	Salaires aux Professeurs et autres.—(Continuat.)		95	12	6	7226	7	5	0700	0
		30	Juin..	James Patterson	Rapporté	81	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.	do	Arrangement d'augmentation de salaire, à 25 par cent pour 18 mois, depuis le 1er Janvier 1856, jusqu'au 30 Juin 1856.	42	10	0						
		11	Juillet.	do	Domestique du Professeur de Physique, 6 mois salaire	53	2	6						
		30	Juin..	Christopher Drew	Arrangement d'augmentation de salaire, à 25 par cent par année, pour 18 mois, depuis le 1er Jan. 1855, jusqu'au 30 Juin 1856.	31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.	do	Domestique du Professeur de Chimie, 6 mois salaire	42	10	0						
		11	Juillet.	do	6 mois salaire	53	2	6						
		30	Juin..		Arrangement d'augmentation de salaire, à 25 par cent, pour 18 mois, depuis le 1er Janvier 1855, jus- qu'au 30 Juin 1856.	31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	10
		31	Déc.			42	10	0						
		11	Juillet.			53	2	6						
		30	Juin..			31	17	6		127	10	0	127	

No. 2.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Le compte du Trésorier pour deniers reçus et dépensés à compte du "Fonds du Revenu," pour l'année expirée le 31 décembre 1856, etc.—(Continuation.)

Recettes.	£		Date.	Nom.	Service.	Pièces justificat.	£ s. d.		Université de Toronto.		Collège de l'Univer- sité.			
	£	s. d.					£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		
Reporté.....	17461	138	1856.		Reporté.	.....	.....	.....	10984	0	1	7523	18	2
			20 Mars..	J. T. Huggard....	Alloué comme élève de l'Université.....	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars..	R. Bayley.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			31 Juillet.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			12 Déc..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars..	J. T. McKenzie....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars..	N. O. Walker....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars..	J. Millee.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			12 Déc..	do	do	.....	16	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars..	W. J. Francis.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			12 Déc..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars..	E. C. Barnhart....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin..	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			15 Novr..	do	do	.....	16	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars..	J. Matheson.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
						.....	36	0	0	0	0	0	0	0
						.....	30	0	0	0	0	0	0	0
						.....	36	0	0	0	0	0	0	0
						.....	10	0	0	0	0	0	0	0

			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars.	R. Matheson.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			15 Nov.	do	do	.....	15	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars.	B. P. Lister.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars.	T. Hodgins.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars.	P. Dermid.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			31 Juillet.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars.	J. Ross.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			12 Déc.	do	do	.....	11	18	4	0	0	0	0	0
			20 Mars.	Nelson Burns.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			12 Déc.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars.	W. Oliver.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			do	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			20 Mars.	G. Kennedy.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			12 Déc.	do	do	.....	11	13	4	0	0	0	0	0
			20 Mars.	T. Moss.....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			12 Déc.	do	do	.....	18	6	8	0	0	0	0	0
			20 Mars.	W. J. Rattray....	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
			19 Juin.	do	do	.....	10	0	0	0	0	0	0	0
						.....	20	0	0	0	0	0	0	0
Reporté.....	£	17461	18	8	Reporté.....	£	461	7	4	10634	9	1	560	7
						.....	461	7	4	10634	9	1	560	7
						.....	7523	18	2	7523	18	2	7523	18

No. 2.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Le compte du Trésorier pour deniers reçus et dépensés à compte du "Fonds du Revenu," pour l'année expirée le 31 décembre 1856, etc.—(Continuation.)

Recettes.	£		Date.	Nom.	Service.	Pièces Justific.	£		s. d.		Université de Toronto.		Collège de l'université	
	£	s. d.					£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		
<i>Rapporté</i>	17461	13 8												
			12 Déc.	W. J. Rattray.....	Alloué comme élève de l'Université.....		20	0	0	0	0	560	7 5	7523 13 2
			20 Mars.	W. McCabe.....	do		10	0	0	0	0			
			19 Juin.	do	do		10	0	0	0	0			
			12 Déc.	do	do		15	0	0	0	0			
			20 Mars.	F. H. Young.....	do		10	0	0	0	0			
			19 Juin.	do	do		10	0	0	0	0			
			12 Déc.	do	do		15	0	0	0	0			
			20 Mars.	C. D. Paul.....	do		10	0	0	0	0			
			19 Juin.	do	do		10	0	0	0	0			
			12 Déc.	do	do		10	0	0	0	0			
			20 Mars.	F. Tisdale.....	do		10	0	0	0	0			
			19 Juin.	do	do		10	0	0	0	0			
			20 Mars.	P. McNaughton.....	do		10	0	0	0	0			
			19 Juin.	do	do		10	0	0	0	0			
			12 Déc.	do	do		10	0	0	0	0			
			20 Mars.	R. Sullivan.....	do		10	0	0	0	0			
			19 Juin.	do	do		10	0	0	0	0			
			20 Mars.	J. T. Fraser.....	do		10	0	0	0	0			
			19 Juin.	do	do		10	0	0	0	0			

			12 Déc.	do	do		11	13	4					
			20 Mars.	W. H. Kerr.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			12 Déc.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	H. Tassie.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			12 Déc.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	N. Monsarrat.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			12 Déc.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	J. L. McDougall.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			12 Déc.	do	do		10	13	4					
			20 Mars.	B. F. Fitch.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	K. A. Applebe.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			12 Déc.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	D. E. Blake.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	E. Fitzgerald.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			12 Déc.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	R. M. Wells.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
			20 Mars.	W. J. Stanton.....	do		10	0	0					
			19 Juin.	do	do		10	0	0					
<i>Rapporté</i>	17461	13 8			<i>Rapporté</i>							500	7 5	7523 13 2
							954	14	0	10684	0	1		

No. 2.—UNIVERSITE ET COLLÉGES A TORONTO.—Le compte du trésorier pour deniers recus et dépensés à compte du "Fonds du Revenu," pour l'année expirée le 31 décembre 1856, etc.—(Continuation.)

Recettes.	Date.	Nom.	Service.	Pièces justific.	£	s.	d.	£	s.	d.	Université de Toronto.	Collège de l'université				
					£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
<i>Rapporté</i>	1856.		<i>Dépenses incidentes.—</i> (Continuation.)		505	1	11	15086	0	11	3080	0	11	8954	16	8
	17	John Wilson, M.P.P.	<i>Rapporté</i>		50	0	0				50	0	0			
	do	William Livingston.	Dépenses comme membre de la Commission de Visite 1851.....		3	15	0							5	5	0
	24	Henry Northcote	Pour inspecter la terre dans Zone.....		10	0	0				10	0	0			
	8	Thomas Billon	Copier et arpenter.....		0	10	0									
	21	Peter Miller	Robe du Bedeau.....		7	10	0							7	10	0
	14	James Ross	Limer des seies.....		0	10	0									
	16	William Brown	Pour services comme copiste.....		0	10	0									
	27	J. E. Pell	Montant de son compte, nettoyer les cheminées.....		1	5	0							1	5	0
	29	J. W. Miller	Monter les diagrammes.....		0	7	6							0	7	6
	14	John Young	Réparer l'horloge.....		2	3	9									
	19	John Goodall	Charroyer du foin.....		1	0	0									
	21	do	Labourer.....		16	0	0									
	1	Le Rév. N. Winkson	Ouvrir un terrain.....		17	0	0									
	25	J. C. Griffith et Compagnies	Services à la convocation.....		5	0	0									
	3	W. H. Kerr	Poterie.....		1	0	0							1	0	0
	5	Le Rév. A. Lorimer	Copiste.....		2	10	0							2	10	0
	13	Hearn et Potter	Trais d'exprés.....		0	9	6									
	31	Parkes, Frères	Gyroscops.....		2	0	0							2	0	0
	16	Jacques et Hay	Rangs pour le musée.....		0	8	1							0	8	1
			Rouleaux de fenêtres.....		8	2	6							8	2	6

23	Déc.	J. Fergusson	Pour faire un pont et réparer le trottoir.....		14	0	0									
3	do	Thomas Patterson	Egoutter les terrains.....		148	1	7									
8	do	Mary Townley	do Tuyaux pour do.....		68	0	0									
7	Avril	F. Nisbet	Réparations.....		210	1	7									
8	Mai	do	do													
13	Avril	John Ritchey	do		14	14	2									
	do	do	do		1	0	0									
	do	do	<i>Observatoires.</i>													
	do	Thomas Reynolds	Computiste.....		6	7	0									
	do	do	do		218	6										
	do	W. F. Davison	Assistant Computiste.....		6	2	0									
	do	do	do		3	10	0									
	do	do	<i>Approp. pour le Musée.</i>		9	12	0									
	do	do	Montant approprié par Statut du Sénat, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Gén., pour échafaudons pour le Musée.....											882	11	11
	do	do	<i>Fonds de surplus du Rev.</i>											15918	19	10
	do	do	Montant transporté à ce Fonds.....											1300	0	0
	do	do														
	do	do												342	14	10
	do	do												17461	13	8
	do	do												511	8989	13
	do	do												8	31	45
	do	do												5	11	8989
	do	do												17461	13	8
	do	do												17461	13	8

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 Décembre 1856.

DAVID BUCHAN, Trésorier.
JOHN LANGTON, Auditeur.

No. 3.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—État des recettes du Trésorier, et de l'appropriation des deniers reçus en dépôt, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.	Courant.			APPROPRIATION.			Courant.							
	£	s	d.	£	s	d.	£	s	d.					
Balance en mains, 31 décembre 1855.....	1371	19	10	Dépôts placés au compte.....						506	8	1		
Deniers reçus en dépôt.....	524	5	7	Balance en mains, 31 décembre 1856.....						1829	17	4		
	£	1896	5	5							£	1896	5	6
Balance, 31 décembre 1856.....	£	1329	17	4										

BUREAU DU TRÉSORIER, Toronto, 31 décembre 1856.

DAVID BUCHAN, *Trésorier.*
JOHN LANGTON, *Auditeur.*

No. 4.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—État des Recettes et dépenses du Trésorier à compte du "Fonds d'Appropriation," pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.	Courant.			DÉPENSES.			Courant.							
	£	s	d.	£	s	d.	£	s	d.					
Balance en main le 31 décembre 1855, étant le résidu de la somme de £850, appropriée par un Statut du Sénat pour l'amélioration des propriétés de Port Hope et Port Stanley.....	571	19	1	Balance en main, 31 décembre 1856.....						571	19	1		
	£	571	19	1							£	571	19	1
Balance, 31 décembre 1856.....	£	571	19	1										

BUREAU DU TRÉSORIER, Toronto, 31 décembre 1856.

DAVID BUCHAN, *Trésorier.*
JOHN LANGTON, *Auditeur.*

No. 6.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Etat du Trésorier des deniers dépensés à compte du "Fonds d'apropriation pour la Bâtisse," pour l'année expirée le 31 Décembre 1856.

RECETTES.	Courant.			DÉPENSES.	Courant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
Balance, 31 Décembre 1856.....	1687	0	0				
				Payé F. W. Cumberland, frais de voyage en Angleterre, ordonné par le Sénat, 24 février.....	16	0	0
				do John Morris, commis des travaux, 7 Novembre.....	16	0	0
				do do do, 4 Décembre.....			
				do Benjamin Walton, entrepreneur, à compte des travaux, 7 Novembre.....	610	0	0
				do do do, 4 Décembre.....	495	0	0
				do Cumberland et Storm, Architectes.....			
	£	1687	0				
							£ 1087
							0
							0

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 Décembre 1856.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

No. 7.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Etat des recettes et dépenses du Trésorier, à compte du "Fonds d'appropriation pour le Musée," pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.	Courant.		DÉPENSES.		Courant.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Somme appropriée du Fonds du Revenu, par statut du sénat approuvé par son excellence le gouverneur général en conseil.....	1200	0 0	Balance en main, 31 décembre 1856	1200	0 0	0
	£	0 0		£	0	0
Balance, 31 décembre 1856	£	1200 0 0				

DAVID BUCHAN, Trésorier.
JOHN LANGTON, Auditeur.

No. 8.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Etat des recettes et dépenses du Trésorier à compte du "Fonds de surplus du Revenu," pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.	Courant.		DÉPENSES.		Courant.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Balance en main, 31 décembre 1855	6560	4 11	Balance en main, 31 décembre 1856	6922	19 9	9
Montant de surplus de revenu pour 1856	342	14 10				
	£	6922 19 9		£	6922 19 9	0
Balance, 31 décembre 1856	£	6922 19 9				

DAVID BUCHAN, Trésorier.
JOHN LANGTON, Auditeur.

BUREAU DU TRÉSORIER, Toronto, 31 décembre 1856.

No.—UNIVERSITÉ ET COLLÈGES A TORONTO.—Sommaire des comptes précédents.

	£	s.	d.	Argent placé à l'achat d'échantillons pour le musée, etc., comme par compte No. 1	£	s.	d.
Balance en main, 31 décembre 1855	3449	3	11	Payé les salaires, papeterie, dépenses incidentes, etc., bureau du trésorier, comme par compte No. 2.	120	5	10
Argent reçu à compte de terres vendues et de placements retirés, comme par compte No. 1	37069	3	0	do salaires des professeurs, etc., et gages des servi- teurs	2550	8	6
do reçu à compte d'intérêt sur prix d'achat, débentures, prêts, billets, balances de banques, loyer de lots	16390	4	8	do aux boursiers	8084	0	7
do frais de port remis, honoraires de transport, frais de justice, dividende sur actions de banques, assurance remboursée, intérêt sur do, frais d'annonces remis.	579	9	8	do honoraires des examinateurs	1158	6	8
Proportion de frais d'administration conjointe, Collège du Haut-Canada, pour 1856	491	19	4	do à Miles O'Reilly, F. Daniels, et W. F. Coffin, commis- saires pour l'investigation de certaines affaires se ratta- chant au collège de l'université	540	0	0
Argent reçu en dépôt	524	5	7	do pour prix, taxes, frais de justice, et assurances	800	11	6
				do pour combustible, annonces, papeterie et impressions	850	6	0
				do diverses dépenses	1052	18	2
				Dépôts placés à compte, comme par compte No. 3	892	11	11
				Dépensé à compte de l'appropriation pour la bibliothèque, comme par compte No. 5	566	8	1
				Dépensé à compte de l'appropriation pour la bâtisse, comme par compte No. 6	671	1	8
				Balance en main et déposée à la banque du Haut-Canada comme par livre de compte et rapports trimest- riels	1687	0	0
					18963	14	5
					39540	11	0
					58504	6	2

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 décembre 1856.

DAVID BUCHAN,
JOHN LANGTON,

Trésorier.
Auditeur.

**UNIVERSITE ET COLLEGES A TORONTO.—ESTIMATION DU
REVENU POUR 1857.**

	£	s.	d.
Intérêt sur balance du prix d'achat, ventes générales.....	5300	0	0
do sur balance du prix de la propriété d'Hamilton.....	540	0	0
do sur balance des ventes de la propriété de Ridout.....	31	0	0
do pour loyer de terrains de Bay street.....	90	0	0
do sur balance des ventes de la propriété de la Réserve de la Garnison...	115	0	0
do sur balance des ventes de la propriété de Port Hope.....	978	0	0
do sur Débentures.....	7088	0	0
do sur Hypothèques.....	1880	0	0
do sur balance de banques.....	750	0	0
Dividendes sur actions de banques.....	30	0	0
Loyer de lots.....	650	0	0
Honoraires des transports de terrains.....	150	0	0
	£	1702	0 0

DAVID BUCHAN,

Trésorier.

BUREAU DU TRÉSORIER,

Toronto, 31 Décembre 1856.

**COLLEGE DU HAUT-CANADA.---ETATS et COMPTES du TRESORIER pour l'année 1856 ;
aussi, ESTIMATION du REVENU pour 1857.**

COLLÈGE DU HAUT-CANADA.---Etat fourni par le Trésorier du nombre d'acres de terre qui ont été vendus depuis l'époque de la donation primitive jusqu'au 31 décembre 1856 ; indiquant le montant total des ventes, le montant reçu et le montant à recevoir, aussi, la moyenne du prix par acre.

Dotation primitive.	Nombre d'acres.	Acres vendus.	Acres non-vendus.	Montant des ventes.		Montant reçu.		Montant à recevoir.		Remarques.
				£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
Dotation, comme par rapport du 31 décembre 1855.....	68805½	43726½	20079	55484	0 8	27240	3 9	28104	2 11	Voir rapport, 31 Mars 1856, do, 30 Juin do. do, 30 Septem- bre do. do, 31 Décembre do.
		307	.....	585	10 0	.....	.....	.....	.....
		250	.....	500	0 0	.....	.....	.....	.....
		141½	.....	471	11 3	.....	.....	.....	.....
		915	1673½	2287	10 0	2365	12 9	1478	18 6	Prix moyen par acre, 26s 1d.
		45400	18405½	59278	17 11	29605	16 6	29673	1 5	
				7129	10 0	3150	8 2	3979	1 10	
						120	18 6	120	18 6	
				7129	10 0	3271	0 8	3658	3 4	
				£						

Le Bloc D, dans la cité de Toronto, fait aussi partie de la donation, contenant 5½ acres, divisés en lots ; aussi, le Bloc A, dans la dite cité de Toronto, appelé "Russell Square," contenant 9 acres, Bloc sur lequel sont situées les Églises du Collège.

Le Bloc D est divisé en 46 lots, dont 42 ont été vendus, comme par état du 31 décembre 1856

BUREAU DU TRÉSORIER, Toronto, 31 décembre 1856.
DAVID BUCHAN, Trésorier.
JOHN LANGTON, Auditeur.

COLLÈGE DU HAUT CANADA.—État indiquant le capital placé et le montant dépensé pour le Collège, depuis sa fondation jusqu'au 31 décembre 1856.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant du capital placé au 31 décembre 1855, comme par état annuel transmis au Gouvernement.....				34116	3	3
do Capital placé en 1856, comme par compte No. 1....				491	0	0
				£ 34607	8	3
Montant dépensé au 31 décembre 1855, comme par état annuel transmis au Gouvernement	117615	12	4			
Montant dépensé en 1856, comme par compte No. 2.....	6120	3	7			
				123735	15	11
				£ 158342	19	2

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 Décembre 1856.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

No. 1. COLLEGE DU HAUT-CANADA.—État du Trésorier indiquant les recettes et dépenses à compte du "Fonds Permanent," pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.	Courant.		DÉPENSES.	Courant.	
	£	s. d.		£	s. d.
Balance, 31 Décembre 1855.....	330	19 4	Transfert du montant de surplus de revenu pour 1855.....	102	10 5
Argent reçu à compte du prix d'achat.....	2485	12 0	Montant payé à compte de la nouvelle bâtisse.....	491	0 0
			Balance en main, 31 décembre 1856.....	2223	1 8
	£	2816 12 1		£	2810 12 1
Balance en mains, 31 Décembre 1856.....	£	2223 1 8			

DAVID BUCHAN,
Trésorier,

JOHN LANGTON,
Auditeur.

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 décembre 1856.

No. 2.—COLLÈGE DU HAUT-CANADA.—Le compte du Trésorier pour deniers reçus et dépensés à compte du "Fonds du Revenu," pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.	A QUI PAYÉ.		DÉBOURSÉS.		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
	£	s.	d.	£									
Argent reçu à compte d'intérêt sur prix d'achat.....	1424	1	3					417	0	0			
do do sur Hypothèques.....					521	15	0	56	3	11	473	3	11
do do sur Débiteures.....					325	10	0				420	10	11
do do sur Billets.....					10	11	8	384	0	0	400	8	0
do do sur Balances de banques.....					183	2	8	208	6	6	10	1	1
Reporté.....£	2415	1	2					56	3	11	264	10	5
								88	6	8			
								88	6	8	2465	6	11

Salaires et gages.

Principal, 9 mois de salaire
Proportion d'Honoraires, 30 Septembre
Principal suppléant, 3 mois de salaire
1er Maître classique, 12 mois de salaire
Proportion d'Honoraires, au 31 décembre
Second maître classique, 12 mois de salaire
Proportion d'Honoraires
3ème maître classique, 12 mois de salaire
Proportion d'Honoraires
Maître de Mathématique, 12 mois de salaire
Proportion d'honoraires
Ci-devant maître mathématique, proportion d'Honoraires due à lui
Maître de français, 9 mois de salaire
Proportion d'honoraires au 30 septembre
Maître de français, 3 mois et 25 jours de salaire, comme par ordre en conseil.

Reporté

No. 2.—COLLÈGE DU HAUT-CANADA.—Le compte du trésorier pour deniers reçus et dépensés à compte du "Fonds du Revenu," pour l'année expirée le 31 Décembre 1856.—(Continuation.)

RECETTES.	A QUI PAYÉ.		DÉBOURSÉS.		SERVICE.			
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
<i>Rapporté</i>	2415	1 2					2405	6 11
Argent reçu à compte de loyers de lots.....	254	1 10					118	13 8
do do sur Oetroi provincial pour 1856.....	1111	2 2					286	10 11
do do sur Honorair. de transport.	22	10 0					286	10 11
do do sur Primes d'assurance re-mises.....	9	7 6					50	0 0
							50	0 0
							12	10 0

do do droits sur bois.....	36	7 8					9	8 7
do do déprédations sur le terrain du Collège.....	100	0 0					3505	11 0
do do frais de justice remis, 15s. 9d., frais de port remis, 2s. 8d.....	0	18 0					235	8 0
do do à compte d'honoraires pour enseignement. £1216 12 6							3800	19 6
do dit pour pension 659 2 6							100	0 0
	1875	14 6					47	10 0
Balanco de revenu de l'année 1855.....	102	10 5					58	9 6
<i>Rapporté</i>	5937	12 10					8	11 8
							97	16 10
							159	17 7
							3901	2 10

RECETTES.	A QUI PAYÉ.		DÉBOURSÉS.		SERVICE.		£		s. d.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Rapporté.....	5927	12 10					5181	11	9	
			W. Palmer.....	Vitres.....			0	2	6	
			H. Lewis.....	Diverses.....			5	11	3	
			D. Alderice.....	do.....			0	12	10	
			Samuel Leo.....	do.....			36	11	4	
			Cummings et Wells.....	do.....			2	2	3	
			E. B. Gilbert.....	Bois.....			3	4	5	
			J. McCausland.....	Peinture.....			4	0	0	
			W. Coldrend.....	Diverses.....			3	3	4	
			John Ritchey.....	do.....			24	16	2	
			Charles Mareh.....	Peinture.....			2	5	2	
			A. Hamilton.....	Tapisser, etc.....			12	8	4	
			W. H. Pim.....	Diverses.....			80	0	2	
			F. W. Barron.....	Pour améliorations à sa maison et garnitures.....			152	3	0	
				<i>Dépenses Incidentelles.</i>						
			J. Couch.....	Bois, par compte.....			1	4	0	
			T. Hayworth.....	Diverses.....			3	3	8	
			Patton et Cie.....	do.....			0	15	0	
			F. W. Barron.....	Frais de port.....			2	10	0	
			Rév. Dr. Seadding.....	do.....			1	5	0	
			David Alderice.....	Allocation ordinaire pour services extru.....			10	0	0	
							333	6	9	

Balance, 31 Décembre 1856.....	192	10	9							
				F. Richardson.....	Diverses.....		0	9	0	
				Murray et Causal.....	Batiste roulée.....		0	12	6	
				F. Tracey.....	Roumouge.....		0	7	0	
				Henry Rowsell.....	Réparer une brouette.....		0	17	6	
				John K. Roche.....	Diverses.....		1	8	0	
					Préparer le plan et surveiller la construction du pont sur la rivière au Corbeau.....		15	0	0	
				R. Davis et Cie.....	Diverses.....		0	4	7	
				Département d'instruction publique.....	do.....		34	3	6	
				Maclean et Cie.....	do.....		6	18	9	
				W. M. Jameson.....	do.....		0	5	0	
				A. H. Armour et Cie.....	do.....		0	0	3	
				H. Piper et frère.....	do.....		7	8	7	
				S. S. Weld.....	do.....		1	10	0	
				J. Reading.....	do.....		0	10	0	
				Fulton et Cie.....	do.....		0	10	0	
				W. H. Rice.....	do.....		1	5	0	
				J. Faragher.....	Nettoyer l'horloge.....		2	1	3	
				J. G. Beard.....	Charbon, par compte.....		2	5	0	
				Betley et Kay.....	Diverses.....		8	5	0	
				Cheney et Cie.....	do.....		69	1	8	
				W. Burgess.....	Enlever des ordures.....					
					Proportion d'adminis. conjointe pour 1856.....		103	5	9	
							401	19	4	
Total.....	£	6120	3	7	Total.....	£	6120	3	7	

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 décembre 1856.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

No. 3.—COLLÈGE DU HAUT-CANADA.—État du Trésorier indiquant les recettes et dépenses du "Fonds en Dépôt," pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

RECETTES.		APPROPRIATION.	
£	s. d.	£	s. d.
Balance. 31 décembre 1855.....	72 10 0	Dépôts placés à compte.....	106 10 0
Argent reçu en dépôt pour l'achat de terre.....	94 10 0	Balance en main, 31 décembre 1856.....	61 10 0
£	167 0 0	£	167 0 0
Balance en main, 31 décembre 1856.....	£ 61 10 0		

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 décembre 1856.

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

COLLÈGE DU HAUT-CANADA.—Sommaire des comptes ci-dessus.

£	s.	d.	£	s.	d.
Balance en main, 31 décembre 1855.....	403	9	4		
Argent reçu à compte de terres vendues.....	2485	12	0		
				491	0 0

do à compte de l'intérêt sur argent d'achat, Prêts.....	2415	1	2	3800	10	0
Débitures, Billets, et balance de Banque.....				160	8	4
do à compte des loyers de lots, Octroi provincial, Honoraires de transports, etc.....	1387	14	0	764	14	0
do à compte d'assurance remise, droits sur bois, déprédations sur terrain, et frais de justice remis.....	146	10	6	271	4	10
do Honoraires d'enseignement, frais de pension et frais de port remis.....	1875	10	9	184	9	7
do en dépôt le 31 décembre 1856.....	94	10	0	496	12	0
£	8908	14	6	491	19	4
				105	10	0
				9718	13	7
				2092	0	11
				8808	14	0

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 décembre 1856.

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

COLLÈGE DU HAUT-CANADA.—ESTIMATION du REVENU, pour l'année 1856.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Intérêt sur balances dues sur vente de terres				1840	0	0
do sur le bloc D, et autre propriété de ville				195	0	0
do sur débentures.....				507	0	0
do sur prêts.....				494	0	0
do sur balance de banque.....				50	0	0
Loyers des lots.....				70	0	0
Honoraires sur instruments et transports de terres.....				25	0	0
			£	3181	0	0
Honoraires d'enseignement.....	1300	0	0			
Octroi de la Législature.....	1111	2	2			
				2411	2	2
			£	5592	2	2

Les frais de pension ne sont pas inclus dans cet estimé, parce que, d'après le nouveau Statut du Sénat, ils doivent être payés au Principal, qui doit supporter les frais du pensionnat.

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 décembre 1856.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, datée le 4 Mars, demandant à Son Excellence de faire mettre devant la chambre " un rapport des deniers reçus sur le capital " par l'Université de Toronto et le Collège du Haut-Canada, de toute " source quelconque, depuis la passation de l'acte remettant au gouver- " nement l'administration de la dotation de ces institutions ; de la na- " ture des effets publics dans lesquels ces deniers ont été placés, avec " une liste des placements qui ont été faits de temps à autre, et un état " du temps pendant lequel ces deniers sont restés non placés ; et aussi, " un état indiquant le montant de ces deniers, s'il y en a, qui se trouve " entre les mains du receveur-général, et le montant, s'il y en a, qui se " trouve à la disposition de l'Université, et en vertu de quelle autorité " les dits placements ont été faits."

Par ordre,

T. LEE TERRILL,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Toronto 1er Juin, 1857.

UNIVERSITÉ DE TORONTO.—RÉPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative du Canada, à Son Excellence le Gouverneur Général, pour des informations relatives au montant de capital reçu et placé au compte de l'Université, etc.—(Continuation.)

Montant total de capital reçu et placé au crédit du "Fonds Permanent de l'Université," entre le 23 avril 1853 et le 9 mars 1857—y compris le remboursement de £15,000 prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Buffalo, Brantford et Goderich, pendant cette période.	1857.		Balance trimestrielle de l'argent appartenant au "Fonds Permanent de l'Université," indiquant la somme de deniers entre les mains du trésorier, et prêts à placer aux dates respectivement données.	1857.		Dates et montant des divers paiements et placements.	Nature des placements.	Placé en vertu de quelle autorité.	Montant placé en surplus aux dates des placements respectifs.	
	£	s. d.		£	s. d.				£	s. d.
<i>Rapporté.....</i>	29373	13 6								
Montant reçu entre le 31 décembre 1856, et le 9 mars 1857.....	5751	17 3				15 Janv.. 2750 0 0	Débitures de la Société de Droit.....	Ordre en Conseil.		
	35125	10 9				do do 17250 0 0	Débitures du Fonds consolidé d'emprunt municipal.....	do do		
Montant placé depuis le 31 décembre 1856.....	24814	0 0				19 Février. 4814 0 0	A compte de la nouvelle bâtisse de l'Université jusqu'à cette date.	Ordre on Conseil et résolution du Sénat		
Balance du Fonds Permanent restant à placer.....	10811	10 9				£ 24814 0 0				

NOTE.—Il n'a pas été déposé d'argent entre les mains du Receveur Général, en aucun tems, que sur ordre de placer.

Pour expliquer le montant placé parfois en sus de la balance en argent portée au crédit du "Fonds Permanent," il convient de dire qu'il y a le "Fonds de Surplus du Revenu," le compte de dépôt, et les balances d'appropriations pour les objets particuliers, sur lesquels tirait le trésorier lorsqu'il en avait l'occasion, laissant le "Fonds Permanent" pour rembourser, puisque l'argent était reçu à son compte.

La balance du "Fonds Permanent" qui reste à placer serait, dans des circonstances ordinaires, considérable; mais l'architecte a évalué que, entre le 31 mars et le 31 octobre de cette année, il faudra £24,500 pour la nouvelle bâtisse, et une nouvelle somme de £9000 vers le 31 mars 1858, à laquelle le trésorier doit pourvoir.

BUREAU DU TRÉSORIER,
30 mars 1857.

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

COLLÈGE DU HAUT-CANADA.—RÉPONSE à une adresse de l'assemblée législative du Canada, à son excellence le gouverneur général, pour des informations relatives au montant de capital reçu et placé au compte du Collège du Haut-Canada, en vertu de l'acte 16 Vict. ch. 89; la nature des placements, etc., etc.

Montant total de capital reçu et placé au crédit du "Fonds Permanent du Collège du Haut-Canada," entre le 23 avril 1856, et le 9 mars 1857.		Balance trimestrielle de l'argent appartenant au "Fonds Permanent du Collège du Haut-Canada," indiquant la somme de deniers entre les mains du trésorier, et prêts à placer aux dates respectivement données.		Dates et montant des divers paiements et placements.		Nature des placements.		Placé en vertu de quelle autorité.	
£	s. d.	£	s. d.	1854.	£	s. d.			
Balance en main le 23	84	16	2	30 Juin ..	615	16	10		
Avril 1858				do Sept.	1064	1	11		
Reporté.....£	84	16	2.						

COLLÈGE DU HAUT-CANADA.—RÉPONSE à une Adresse de l'Assemblée Législative du Canada, à son excellence le gouverneur général, pour des informations relatives au montant de capital reçu et placé au compte du Collège du Haut-Canada, etc., (Continuation.)

Rapporté.....	Balance trimestrielle de l'argent appartenant au "Fonds Permanent du Collège du Haut-Canada," indiquant la somme de deniers entre les mains du trésorier, et prêts à placer aux dates respectivement données.		Dates et montants des divers paiements et placements.		Nature des placements.	Placé en vertu de quelle autorité.					
	£	s. d.	£	s. d.							
	84	16 2	1853.	31	déc..	1585	11 8				
			1854.								
			31	mars..	2608	18	4				
			30	juin..	4100	6	6				
			do	sept.	1544	10	7				
			31	déc..	1871	3	0				
			1855.								
			31	mars..	780	12	5				
			30	juin..	2418	14	1				
			do	sept..	2683	2	8				
			18	janvr..	2149	4	11				
			1855.								
			14	juillet..	2000	0	0				
			13	novr..	2908	15	0				

Montant reçu ensuite jusqu'au 31 décembre 1856.....	£	13697	5	6	31	déc..	330	19	4	21	déc..	2950	0	0	Débitures du fonds consolidé d'emprunt municipal	do	do.
Montant placé jusqu'au 31 décembre 1856; comme par état	£	13732	1	7	31	mars..	922	12	10	do	do ..	1000	0	0	Débitures de l'asile des aliénés...	do	do.
					30	juin..	1366	2	3	1856.							
					do	sept..	1367	16	2								
										23	déc..	491	0	0	Aile au pensionnat.....	do	do.
										£		11558	19	11			
Montant reçu entre le 31 décembre 1856 et le 9 mars 1857 ..	£	2223	1	8	31	déc..	2223	1	8	1857.							
Montant placé depuis le 31 décembre	£	2886	6	0	19	janv..	1000	0	0						Débitures du fonds consolidé d'emprunt municipal	do	do.
Balance du fonds permanent.....	£	1445	0	0	26	do ..	445	0	0	£					Aile au pensionnat.....	do	do.
										£		1445	0	0			

NOTE.—La balance en main sera requise pour faire face aux dépenses occasionnées par la construction d'une aile au pensionnat. Le montant mis à part par l'ordre en conseil, est de £2629. Le montant dépensé jusqu'ici est de £936, laissant £1693 à trouver, en sorte qu'il n'y a présent rien à placer.

BUREAU DU TRÉSORIER,
Toronto, 31 Décembre 1856.

DAVID BUCHAN,
Trésorier.

IMPRIME PAR LOUIS FERRAULT, RUE SIMCOE, TORONTO.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative du 4 du courant, demandant des états des travaux et des paiements faits pour le canal des Chats, et autres renseignements concernant ce canal.

Par ordre,

T. LEE TERRILL,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Toronto, 22 Mai 1857.

Navigation de l'Ottawa.

ESTIMATION DES TRAVAUX RESTANT A FAIRE AU CANAL DES CHATS.

	£	s.	d.
Excavation dans le roc, 70,000 verges cubes, à 9s. 6d.....	33250	0	0
Excavation dans la terre et digue, 19,000 do do 4s. 0d.....	2000	0	0
“ terre mouvante, 8,000 do do, do 2s. 0d.....	800	0	0
Maçonnerie des murs d'écluse, 23,000 do do, 41s. 9d.....	£48012	10	0
Pierre tirée de la carrière et préparée....	£7127	1	11
Ouverture de carrières, etc.....	1000	0	0
	8127	1	11
	39885	8	1
Maçonnerie aux extrémités des écluses, 1,800 verges cubes, à 17s. 6d.....	1575	0	0
Le concret pour fondation et l'appui des murs, 7,500 verges cubes, à 22s. 6d..	8437	10	0
Mur d'appui pour le déblai surabondant, 2,000 verges en superficie, à 3s. 6d....	350	0	0
Chêne pour sommiers, etc., 6,000 pieds cubes, à 4s. 0d.....	1200	0	0
Pin pour fondation, 75,000 do do, do 1s. 3d.....	4687	10	0
Planche de chêne, G. M., 50,000 do do, do 160s. 0d.....	400	0	0
“ de Pin do, 200,000 do do, do 80s. 0d.....	800	0	0
Fer battu, 75,000 do 0s. 7½d.....	2343	15	0
Travaux d'assèchement.....	3000	0	0
6 jeux complets de portes d'écluse, machines, etc.....	10800	0	0
Dame sur la baie au sud du canal.....	5000	0	0
Construction de jetées aux deux extrémités du canal.....	5000	0	0
Surveillance et dépenses contingentes.....	20470	16	11
Total.....	£140000	0	0

(Signé,) **JOHN PAGE,**
Ingénieur, Travaux Publics.

TORONTO, 2 Avril 1857.

ETAT des SOMMES payées à MM. MACDONALD et SCHRAM, Entrepreneurs, pour TRAVAUX faits au CANAL des CHATS.

				£	s.	d.
Novembre, 1854	Montant du certificat	No. 10206		2000	0	0
Février, 1855	do do	No. 10632		725	8	0
do do	do do	No. 10633		1694	14	0
Mars, do	do do	No. 10763		1122	15	0
Avril, do	do do	No. 10844		903	7	6
Mai, do	do do	No. 11029		496	16	0
Juin, do	do do	No. 11138		450	0	0
Juillet, do	do do	No. 11292		1155	18	9
Septembre, do	do do	No. 11427		955	8	7
Novembre, do	do do	No. 11489		1032	19	6
do do	do do	No. 12038		1003	10	0
do do	do do	No. 12091		1009	13	9
Décembre, do	do do	No. 13221		1064	0	6
do do	do do	No. 13222		941	8	0
do do	do do	No. 12501		1076	15	11
Février, 1856	do do	No. 13916		4000	0	0
Avril, do	do do	No. 13966		1590	7	10
do do	do do	No. 14016		1609	17	6
Mai, do	do do	No. 14215		1753	19	9
Juin, do	do do	No. 14272		1718	7	2
do do	do do	No. 14454		1755	0	0
Juillet, do	do do	No. 14472		4000	0	0
do do	do do	No. 14663		1801	7	0
Septembre, do	do do	No. 14663		1989	3	7
do do	do do	No. 14861		1313	7	5
Octobre, do	do do	No. 14861		1748	7	3
do do	do do	No. 14954		2009	6	2
Novembre, do	do do	No. 14909		3500	0	0
do do	do do	No. 15183		1457	11	0
Décembre, do	do do	No. 207		3500	0	0
Total				£ 49379	10	2

ÉTAT indicatif de la balance restante des appropriations faites pour l'AMÉLIORATION de la NAVIGATION de la RIVIÈRE OTTAWA.

		£	s.	d.
<i>Appropriation, 26 Vic. caps. 151 & 157.</i>				
Amélioration de la navigation de la rivière Ottawa, à commencer depuis l'obstruction entre le lac Chaudière et le lac des Chats		50000	0	0
<i>Appropriation, 10 Vic. cap. —</i>				
Pour améliorer la navigation de l'Ottawa, 1856		25000	0	0
Montant dépensé		£ 75000	0	0
Balance		£ 63750	14	2
		£ 11249	5	10

Navigation de l'Ottawa.

ESTIMATION des travaux faits au canal des Chats par ANGUS P. MACDONALD
et PETER SCHRAM, Entrepreneurs. Travaux commencés en août 1854.
Suspendus le 5 Novembre 1856.

DESCRIPTIONS DES TRAVAUX.	Quantité.	Prix.			Montants.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
Excavation dans le roc, section 18, partie de No. 2, verges cubes.....	8360052	0	11	3	47025	5	10
do extrémité supérieure de la section No. 2, do.	2014570	0	8	6	8561	18	5
Excavation dans la terre, aux deux sections, do. do.	2274304	0	1	6	1705	14	6½
Abattis et défrichement des deux côtés du canal...	56	6	0	0	336	0	0
Murs de soutien pour le déblai surabondant, verges en superficie.....	488	0	3	6	85	8	0
Travaux d'assèchement, savoir: dames, suction, etc.					1935	13	8
Pierre taillée aux carrières, verges cubes.....	1037½	1	15	0	1815	0	10
Travaux de parement, do, do.....	20167	1	7	0	2722	10	10
Pierre brute, prise aux carrières do, do.....	168112	0	13	0	1092	14	6
Pierres d'appui, do, do.....	37421	0	8	0	1496	16	9
Dépenses pour ouvrir des carrières.....					1000	0	0
do pour faire des chemins dans le voisinage des travaux.....					250	0	0
Construction d'un quai à la carrière et au pied du canal.....					500	0	0
Total.....		£	68527	3	4½		
Montant de paiements précédents.....		£	49379	10	2		
do payé à l'artillerie pour de la poudre.....			132	5	10		
Montant dû.....		£	19015	12	4½		

Total, soixante-et-huit mille cinq cent vingt-sept louis, trois chelins et quatre deniers et demi.

Signé en duplicata.

(Signé,) JOHN PAGE,
Ingénieur, Travaux Publics.

TORONTO, 1er Avril 1857.

IMPRIME PAR LOUIS PERRAULT, RUE SIMCOE, TORONTO.

RAPPORT

DES

COMMISSAIRES DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1856 :

TRANSMIS

EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE L'ACTE, 9 VIC., CHAP. 37.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.



TORONTO :

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, COIN DES RUES YONGE ET MELINDA.
1857.

RAPPORT GÉNÉRAL

DES

COMMISSAIRES DES TRAVAUX PUBLICS, POUR L'ANNEE 1856.

A Son Excellence Sir Edmund Walker Head,

GOUVERNEUR GENERAL DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE DU NORD, ETC., ETC.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Les soussignés, commissaires des travaux publics, ont l'honneur de soumettre à votre excellence un rapport général sur les différents travaux, etc., dont ils ont la charge et l'administration, conformément aux dispositions de l'acte 9 Vic., ch. 37, section 14, qui exige qu'un pareil rapport soit mis devant votre excellence et les deux chambres de la législature, pour indiquer l'état de chacun des travaux et le montant des recettes et des dépenses qui s'y rattachent.

Ci-suivent les états qui accompagnent le rapport :

No. 1.—Etat des travaux qui rapportent un revenu, en indiquant le coût de leur construction jusqu'au 1er janvier 1857, les dépenses qui y ont été faites depuis le dernier rapport et les frais nécessaires aux réparations, à l'entretien et à l'administration.

No. 2.—Etat des travaux qui ne rapportent aucun revenu, indiquant le montant des deniers qui y ont été dépensés jusqu'au 1er janvier 1856, et les déboursés encourus depuis cette date jusqu'au 1er janvier 1857.

No. 3.—Etat des dépenses encourues depuis la date du dernier rapport, pour ériger, réparer et entretenir les phares, bouées, etc., etc.

No. 4.—Etat des montants payés ou des sommes adjugées pour dommages, depuis le dernier rapport ; indiquant aussi les sommes payées aux arbitres ou aux commissaires pour services et dépenses.

No. 5.—Etat général, indiquant le total des sommes dépensées par le département des travaux publics, tel que détaillé dans l'état précédent.

CANAL WELLAND.

Ouverture et clôture de la navigation.—La grande quantité de glace sur le lac Érié et la lenteur du printemps ont retardé l'ouverture de la navigation sur ce canal, en 1856, jusqu'au 26 avril, ce qui a été dix jours plus tard que l'année précédente, et les froids l'ont fait fermer le 19 de décembre dernier. La saison de la navigation en 1856 a donc été plus courte de 11 jours que celle de l'année précédente.

Cependant le nombre des vaisseaux qui ont passé par le canal excède de soixante et neuf celui de 1855.

Interruptions causées à la circulation.—La seule interruption de quelque conséquence qui soit survenue dans la circulation de la saison dernière, a été causée par l'enlèvement des portes de l'écluse No. 7, le 11 de novembre, et la navigation a dû être arrêtée pendant quatre jours. A part cela, il n'y a eu que peu de retardement, le temps nécessaire seulement, (pas plus que quelques heures) pour remplacer une porte par une autre quand elle avait été endommagée par les vaisseaux.

Il a été impossible d'éviter de faire de grandes dépenses pour la construction de portes d'écluses et de ponts en remplacement de ceux et de celles qui par un trop long usage ou par quelques avaries n'offraient plus assez de sûreté. A l'ouverture de la navigation, le canal se trouvera dans un très bon état sous le rapport des portes d'écluses, car on en a posé de bonnes à chaque écluse, sans compter qu'il y en a eu un nombre suffisant de mises en réserve pour les cas pressants.

En procédant à la reconstruction des ponts à la chaussée de Dunville et à Sulphur Creek il a fallu faire beaucoup plus d'ouvrage qu'il n'avait été cru nécessaire d'abord, en conséquence de l'état de décadence où se sont trouvés les piliers. On les a réparés d'une manière solide, et ils seront plusieurs années sans exiger de nouvelles réparations.

Le nombre croissant des vapeurs passant par le canal et l'effet de la lame qu'ils laissent par derrière eux sur les bords, ont nécessité une dépense considérable pour protéger la rampe.

La tempête du 14 décembre dernier, la plus forte qui soit arrivée depuis 1844 sur le lac Érié, a causé beaucoup de dommages aux piliers des ports Colborne et Maitland, et il en coûtera environ £3000 pour les réparer.

Le tableau qui suit donne le revenu comparatif du canal pour les trois dernières années respectivement:

	1854.			1855.			1856.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Péages perçus à Port Colborne	31,885	0	4	35,645	17	8	43,956	19	0
“ “ Port Robinson	1,216	18	8	1,386	18	2	1,116	17	6
“ “ Port Maitland	395	16	8	410	4	2	264	19	3
“ “ Dunville ...	2,204	7	3	1,514	3	2	1,535	1	4
“ “ St. Catharines	560	5	5	503	13	2	604	19	4
“ “ Pt. Dalhousie	14,439	5	4	14,968	9	8	17,913	4	3
£	50,691	13	8	64,429	6	0	65,392	0	8
Loyers annuels des pouvoirs d'eau	2,097	15	4	2,212	2	10	2,270	5	4
Prélevé sur ventes de terres...	1,098	6	5	72	16	2	159	0	0
Do pour amendes et dommages	162	7	6	391	7	6	440	1	3
£	54,050	2	11	57,105	12	6	68,261	7	3

Il fait voir que les recettes brutes pour 1856 dépassent de 26 pour cent celles de 1854, et de 20 pour cent celles de 1855.

Le montant total des loyers annuels des pouvoirs d'eau et des autres propriétés données à bail sur ce canal, est de £2270 5s. 4d.

On s'occupe maintenant de la collection des loyers de l'année expirée le 31 décembre 1856. Les arrérages de loyers, à venir à 1856, se montent à £2,145 4s. 5d., et ils ont été remis à l'avocat pour collection ; à venir au premier de janvier dernier, il en avait perçu £307 6s. 0d.

Le montant du produit de la vente des terrains non requis pour le canal et dont il a été disposé, à venir au 1er janvier 1857, y compris les intérêts, est de.....	£6,978 10 8
Le montant payé à même cette somme, le 1er janvier 1857, est de	1,731 2 3
	<hr/>
	£5,247 8 5

Sur cette balance la compagnie de prêt du canal Well-	
land doit.....	£2,064 3 3
Et la municipalité du comté de Welland.....	3,017 17 1
	<hr/>
	5,083 0 4

Laissant une balance de £164 8s. 1d., que doivent des particuliers et qui sera payée par versements à mesure qu'ils deviendront dûs.

Le montant des amendes et des indemnités pour dommages causés aux travaux, imposées aux vaisseaux à venir au 1er janvier 1857, est de.....	£585 6 7
Montant payé sur do	440 1 3
	<hr/>
	£145 5 4

Balance non payée..... £145 5 4

Dont partie a été remise à l'avocat pour collection. Quant au résidu, qui est en petites sommes, il a été jugé inexpédient de retenir les vaisseaux ; mais ces comptes seront payés aussitôt après l'ouverture de la navigation.

L'élargissement partiel du havre de Port Colborne, auquel la législature avait pourvu, a été effectué d'une manière satisfaisante, à l'exception de quelques bancs de sable qui n'ont pas encore été enlevés, mais qui le seront aussitôt que la glace aura disparu. Mais il reste à pourvoir à beaucoup d'autres commodités indispensables pour les vaisseaux, tant en ce qui regarde la circulation du canal même, que pour ce qu'il faudra lors de l'achèvement du chemin de fer qui aboutit ici. Le plan de ce havre a été fait de manière à le rendre susceptible d'extension de temps à autre, à mesure que l'accroissement du commerce l'exigerait ; et les améliorations qu'il a laissées à faire comprennent non seulement cet agrandissement du havre ou bassin intérieur, mais aussi une jetée brise-lame à l'extérieur, qui doit être construite sur un lit ou chaîne de rochers qui s'étend du rivage au sud du pilier est, à environ 700 pieds de l'extrémité extérieure du pilier ouest, sur lequel est le phare. Ce brise-lame abriterait une aire considérable où l'eau est suffisamment profonde pour tout vaisseau qui navigue sur le lac Erié, et serait une précieuse addition à cette extrémité de cet important ouvrage. Le bassin intérieur, quelque élargissement qu'on lui donne, ne sera pas plus que suffisant pour recevoir les vaisseaux qui se préparent à passer le canal, ou qui déchargent aux quais ; mais dans le cas d'un gros temps, il arrive souvent qu'un bon nombre de vaisseaux accourent se mettre à l'abri dans le port Colborne, et tant que ce havre extérieur ne sera pas formé par le brise-lame en question, ces vaisseaux auront nécessairement à rentrer dans le bassin intérieur, en courant de grands risques tant pour eux-mêmes que pour ceux qui seront entrés avant eux.

Ce havre extérieur une fois fait, le bassin intérieur ne serait plus exposé à s'encombrer ; le passage des vaisseaux de ce bassin au canal serait facilité, et

les vaisseaux qui chasseraient sous la violence des tempêtes, y trouveraient un refuge des plus sûrs.

Les travaux de creusement et d'élargissement du canal, dans la vue d'abandonner le point de partage actuel des eaux pour adopter le lac Erié comme tête d'eau, ont été poussés avec vigueur l'année dernière. L'accroissement du commerce qui y circule, et le manque d'eau qui arrive annuellement, parceque la grande rivière n'en fournit pas assez, exigent d'une manière impérative qu'il ne soit apporté aucune interruption ou délai dans l'exécution de cet ouvrage qui devrait être terminé aussitôt que possible.

Les rapports antérieurs de ce département ont si souvent et si fortement démontré la nécessité d'agrandir considérablement les dimensions du canal, que les soussignés croient devoir se contenter aujourd'hui, de dire que cette nécessité se fait tous les jours de plus en plus sentir.

L'excellent rapport de M. T. C. Clarke, ingénieur civil, sur le commerce de l'ouest, est si plein de renseignements sur le sujet, et démontre si clairement l'accroissement extraordinaire et rapide qui doit avoir lieu, et la nécessité de le prévenir en élargissant les canaux par où il devra certainement passer, si l'on en adopte les moyens sur une bonne échelle, que les soussignés sont induits à donner ici le rapport tout au long. (Voir appendice, lettre A.)

En déterminant la manière dont pourra s'obtenir le plus effectivement l'agrandissement des dimensions du canal Welland, il faudra considérer que la partie de cette ligne qui requiert le plus de modifications est celle du lac Ontario, à la tête de l'écluse de la Montagne à ou près de Thorold; et pour cela, trois moyens ont été suggérés: le premier, de laisser les eaux du lac Ontario par la rivière Niagara, un peu au-dessus de la ville de Niagara, traverser le plateau et ensuite monter graduellement par la vallée du Welland Creek, et entrer dans le canal à ou près de la tête des écluses; le second, de suivre la ligne des travaux actuels presque d'un bout à l'autre, du port Dalhousie, par St. Catharines, à Thorold; le troisième, d'adopter la ligne actuelle du port Dalhousie à St. Catharines, et de là continuer par la vallée du Twelve Mile Creek et par Decew's Falls, et entrer dans le canal quelque part entre Thorold et Allanburgh.

Ce dernier présente de grandes objections, entre autres, celles que la petite rivière est sujette à de fortes crues qui emportent beaucoup de sédiment, et qu'étant bordée principalement par des bords de glaise très élevés, il n'y aurait pas moyen de donner cours aux inondations autrement que par le canal, et que la montée à Decew's Falls étant si forte qu'il faudrait nécessairement avoir recours à une combinaison d'écluses dans un roc très dur et très profond. En second lieu, il serait impossible de suivre la direction des travaux actuels pour la ligne du canal élargi, car il n'y aurait pas assez d'espace pour le surcroît de longueur des écluses; cela apporterait d'ailleurs de tels obstacles à la navigation actuelle, qu'il s'en suivrait nécessairement de fréquentes interruptions et des dépenses très considérables dans la circulation, et quand l'ouvrage serait terminé, les avantages qu'il offrirait seraient de beaucoup inférieurs à ceux que présente la ligne en premier lieu mentionnée, savoir, celle de Niagara à Thorold.

Les soussignés, sachant qu'une étude soignée, avec un aperçu des dépenses, avait été faite et préparée pour cette ligne, par Walter Shanly, écr., ingénieur civil, ont fait venir dans le département toutes les cartes, rapports, estimations etc., se rattachant à cette étude, et ils ont pu par ce moyen éviter la nécessité et les délais d'une nouvelle étude, et les renseignements nécessaires ont pu être ainsi obtenus d'une source à laquelle on peut s'en rapporter avec la plus grande confiance.

Pour le rapport de M. Shanly, voir appendice, lettre B.

CANAUX DU ST. LAURENT.

Les divers canaux qui sont compris sous ce titre, construits pour obvier aux rapides des Galops, la pointe aux Iroquois, rapides Plats, et la pointe à Farren ont été ouverts le 28 d'avril et fermés le 6 décembre 1856, donnant une navigation de 223 jours, durant laquelle il n'est survenu aucun accident assez considérable pour interrompre le passage des vaisseaux.

Depuis la date du dernier rapport, les travaux suivants ont été construits, achevés ou réparés, savoir :

Les travaux jusqu'ici connus sous le nom de canal de Jonction, reliant les canaux des Galops et de la pointe aux Iroquois, ont été complétés ; le chenal a été creusé à une profondeur suffisante ; il a été construit une vanne de décharge ; des gardes en pierre ont été posées à la rampe extérieure de la nouvelle chaussée pour la garantir des eaux de la rivière, et la rampe intérieure a aussi été mise en état de résister au battement des eaux du canal. Il existe donc maintenant un canal continu depuis la tête des Galops jusqu'au pied des rapides de la pointe aux Iroquois, dont plusieurs steamers à voyageurs ont fait usage dans la dernière partie de la saison, au lieu de remonter le courant. Le bief et les portes d'alimentation dont il est question dans le dernier rapport comme étant nécessaires, sont maintenant en voie de construction ; mais pour rendre le canal parfait, en ce qui regarde la manière de bien régler l'approvisionnement d'eau, tant pour le canal que pour les moulins qui sont à son entrée inférieure, il faudra encore un bief et des portes à l'écluse d'élévation des Galops, à défaut desquels, pour conserver les niveaux intérieurs, il faut faire passer l'eau par les portes d'écluse, et arrêter pour cela la marche du moulin.

Il a été jeté un nouveau pont sur l'écluse de la pointe aux Iroquois, et le quai qui est en bas a été complètement réparé.

La jetée qui est à la tête du canal des rapides Plats a été achevée, et l'effet qu'elle produit en arrêtant le courant de travers qui nuisait à l'entrée des vaisseaux dans l'écluse est des plus satisfaisants, et elle facilite beaucoup leur entrée et leur sortie.

Les ponts et les portes d'écluses ont été mises en parfait état de réparations ; et les portes de réserve sont coulées à fond (pour leur conservation) dans les environs des écluses où il est probable qu'elles seront requises. Les principaux travaux auxquels il faut pourvoir cette année, sont de protéger davantage la rampe intérieure de la chaussée, et quelques réparations à faire aux quais, ce qui entraînera une dépense d'environ £2,100.

CANAL DE CORNWALL.

Ce canal a été ouvert et fermé les mêmes jours que le précédent. La navigation durant la saison n'a été interrompue qu'environ six heures, le 12 de novembre dernier, par suite de la rupture d'une soupape d'une des portes d'écluse.

Comme les travaux de ce canal étaient généralement en bon état à l'ouverture de la saison de 1856, ils n'ont nécessité que peu de dépenses depuis, et elles se sont bornées aux petites réparations ordinaires, telles que le nettoyage des fossés extérieurs, la reconstruction des murs de rampe, et les réparations accidentelles qu'exige ordinairement le mécanisme des portes.

De nouvelles portes ont été posées là où elles ont paru le plus nécessaires. Il y en a actuellement de prêtes, un paire de supérieures et trois paires d'inférieures, destinées à en remplacer d'autres qui doivent être mises de côté au printemps ; de sorte que le canal, à l'ouverture de la navigation, sera pourvu de portes neuves partout, et comme il n'en restera plus qu'une paire en réserve, il en a été commandé trois autres paires.

Le prolongement de la jetée de terre, à l'entrée inférieure, auquel il est fait allusion dans le dernier rapport, a été fait, et sera d'une grande commodité pour le commerce, car les vaisseaux, retenus par le gros temps ou pour d'autres causes, pourront y mouiller en sûreté.

Les principaux ouvrages qui devront être faits cette année, sont :

La reconstruction d'une partie du mur de chambre de l'écluse de garde qui avait été bâtie en bois et qui tombe en décadence.

La reconstruction de la superstructure des piliers aux deux entrées du canal.

Protéger davantage, au moyen de pierre, la chaussée en arrière de l'écluse de garde, contre le fort courant de la rivière qui vient frapper dessus.

Compléter le muraillement de la rampe du côté nord de l'écluse de garde, environ 500 verges courantes, pour prévenir les empiétements sur la propriété privée.

Bâtir une maison pour le surintendant, et une autre pour le gardien des ponts. Voilà, avec le jointoiment de quelques-unes des jouières et quelques autres petites réparations, tout ce qui est nécessaire à l'entretien convenable des travaux pour cette année.

Vers le milieu de janvier dernier il est survenu dans la rivière, à la décharge du canal, une crue d'eau extraordinaire qui a atteint une hauteur de vingtquatre pieds et demi au-dessus du niveau des eaux ordinaires d'été, faisant six pouces plus haut que l'eau de la surface du niveau d'où les moulins prennent leur approvisionnement. Elle a apporté dans le canal de grands bancs de glace qui couvraient complètement les écluses Nos. 15 et 16, avec leurs portes, etc. etc. L'on croit que les portes de l'écluse No. 16 n'ont point reçu de mal, à l'exception des garde-fous, etc., qui sont un peu endommagés. Mais les bancs de glace étant encore sur l'écluse No. 15, il n'a pas été possible de constater d'une manière satisfaisante dans quel état s'en trouvent les portes, etc.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

La navigation de ce canal a été ouverte le 1er de mai, et fermée le 2 de décembre, en 1856, donnant ainsi une saison d'affaires de douze mois. La circulation fut interrompue le 10 et le 11 de juin, pendant le temps qu'il a fallu pour remplacer, par des neuves, une paire de portes qu'un steamer avait brisées.

De bonne heure en avril dernier, on vida le canal pour en enlever les petits éboulis, les barres, etc., aussi bien que dans la vue de mieux arrêter les buscs des écluses dont l'un avait été déplacé l'année précédente. Mais en conséquence de la quantité de glaces qui étaient restées au fond, ces ouvrages n'avaient été faits qu'en partie lorsqu'il devint nécessaire de remplir le canal. L'ouvrage ainsi exécuté, cependant, a grandement facilité le passage des vaisseaux durant l'annee, et a permis d'employer une drague pour opérer plus efficacement le curage du canal, sans nuire à la circulation.

Les opérations de cette drague ont été continuées pour le reste de la saison ; mais il faut encore y travailler la plus grande partie de la saison prochaine pour finir le fond du canal d'une manière parfaite.

Durant la saison dernière, cinq paires de portes neuves et une paire réparées ont été substituées à celles qui étaient usées ou qui avaient été détruites par les steamers. Il va falloir, aussitôt que la glace le permettra, avant l'ouverture de la navigation, remplacer trois autres paires de portes pour lesquelles les portes nécessaires sont prêtes ; et les portes que l'on est à réparer et à construire formeront trois jeux complets pour faire face à toutes casualités.

La digue dont il est parlé dans le précédent rapport, a été achevée à la tête de ce canal, et elle répond parfaitement aux objets que l'on avait en vue en la construisant. Non seulement elle empêche les eaux d'inonder les terres basses qui sont au sud, mais elle a encore servi à faire utiliser plusieurs mille acres de la seigneurie que l'on avait toujours regardés jusque-là comme de nulle valeur et d'aucun rapport, chose dont il devrait être donné crédit dans l'arbitrage sur les réclamations en indemnité que font les seigneurs.

Les principaux travaux d'entretien, etc., qu'il y a à faire cette année, sont de continuer les réparations commencées de deux des ponts, de rejointoyer, peindre et réparer généralement les maisons des écluses, et de bâtir un hangar pour y mettre les effets, outils, machines, etc., etc., à l'usage du canal.

CANAL LACHINE.

La navigation de ce canal pour l'année 1856, a commencé le 5 mai et s'est fermée le 3 de décembre, et il n'y a pas eu un moment d'interruption dans toute cette période. L'usure des quais parle hautement en faveur de l'augmentation de la circulation, et ils ont besoin de grandes réparations. Ces réparations devront se faire avant de commencer le trafic du printemps. Les soliveaux à plusieurs endroits sont complètement pourris et les bordages usés.

Depuis la date du dernier rapport, il a été bâti environ 160 pieds de quai sur le bassin principal, immédiatement en bas du pont Wellington, du côté sud. Le quai sert principalement au transbordement du fer à chemins de fer et du fer en saumons et autres articles de grand poids. Il a aussi été construit deux cent pieds de quai neuf sur le côté sud du canal, en bas de l'écluse de St. Gabriel, pour l'avantage des grands établissements manufacturiers des environs. Cependant, il faudra encore de toute nécessité, pour faire face aux besoins du commerce, de plus grandes commodités de remisage et de quaiage.

L'on se propose de reprendre immédiatement la partie du front du bassin qui avait été appropriée temporairement aux usages de la compagnie du grand tronç de chemin de fer pour débarquer ses rails, etc., et d'y jeter un quai sur le devant pour des objets généraux. Aussi, de remodeler le bassin qu'a jusqu'ici occupé M. Ostell ; d'y construire un quai spacieux tout autour, et un môle dans le milieu, de 150 pieds de largeur, avec une rangée de remises de chaque côté, pour en faire ainsi quatre lignes de quai d'environ 600 pieds chacune, et une longueur de 1200 pieds de remises, ce qui, par la position du bassin et le nombre d'avenues qui y aboutissent, apportera d'immenses facilités de quaiage de plus.

L'on a aussi dessein de reprendre possession de l'île qui est au dessus de l'écluse de St. Gabriel et de l'améliorer de manière à la faire servir de lieu de transbordement du bois manufacturé, article qui, dans les exportations de cette province, occupe un rang très élevé.

Les principaux travaux de réparations qui sont à faire cette année, indépendamment des quais dont on vient de parler, sont :

De réparer la jetée de l'entrée inférieure du canal, que les glaces ont endommagée en décembre dernier.

D'enlever la partie supérieure des piles conductrices dans le bassin de Lachine, et de réparer une partie du parement de la jetée du sud.

Les murs des écluses Nos. 3 et 4, font beaucoup d'eau, et à quelques endroits l'eau a tellement fait tomber le mortier des lits et des joints, qu'on a trouvé plusieurs des pierres de face déplacées. Il sera en conséquence nécessaire de défaire une partie des murs de recouplement aux deux extrémités des écluses, et de les cimenter de nouveau jusqu'au bas du niveau supérieur.

Pour pouvoir effectuer ces réparations et faire le creusage du chenal, il

faudra vider le canal vers la fin du mois. Cependant le choix du temps le plus propice pour laisser écouler l'eau, ainsi que le temps que le canal devra rester vide, temps qui n'excédera pas, à ce que l'on croit, trois semaines au plus, devront dépendre du comportement de la température.

Le prolongement des jetées de rivière à Lachine n'a pas été poussé avec beaucoup de vigueur l'été dernier ; mais comme la plus grande partie en est rendue à sa hauteur, et que le reste des caisses est calé, on a lieu de croire que le tout pourra se finir dans le cours de la saison prochaine.

Les vieilles portes d'écluses qui n'ont pas été remplacées vont être enlevées pour faire place à de meilleures, avant l'ouverture de la navigation ; comme après que ces portes seront posées, il n'en restera plus que trois paires en réserve, on a pris des mesures pour s'en procurer deux autres paires sans délai.

Plus l'on va, plus devient urgente la nécessité de faire les travaux qui ont été recommandés dans le dernier rapport de ce département, mais pour lesquels il n'a encore été fait aucune appropriation. Les principaux sont :

“ L'élargissement et le creusement du canal dans la percée de roc.”

“ La construction de déversoirs-régulateurs, aux écluses trois et quatre. Un déversoir régulateur à l'extrémité supérieure du bief qui conduit les eaux aux moulins sur le côté nord du canal, aux écluses de St. Gabriel.”

“ Un bôme d'une grande longueur avec un nombre suffisant de passages et de piliers d'amarrage, à l'entrée supérieure du canal.”

“ La construction d'une bonne maison pour l'emmagasinage de l'huile et de divers autres articles requis tous les ans pour le service des phares et des canaux de la province, etc. ;” et

“ La construction de maisons pour les gardiens d'écluses et de ponts,

Des estimations de ces différents travaux seront dûment soumises.

Le département est actuellement en traité avec des personnes pour l'érection immédiate des bâtiments, etc., qui sont nécessaires pour l'éclairage convenable du canal, des quais, des écluses et des ponts au moyen du gaz, dont les soussignés ont en tout temps dûment apprécié l'importance ; et ils ont la confiance que bientôt ils seront en état de faire faire cette amélioration à des termes plus avantageux qu'il n'en a été offert jusqu'ici.

RIVIERE RICHELIEU.

La navigation par l'écluse de St. Ours a été ouverte le 18 d'avril, et fermée le 2 de décembre en 1856. Elle n'a été interrompue qu'une fois pendant la saison, quelques heures seulement, pendant qu'on a remplacé un des cables qui suspendent les portes d'écluse.

Les abords de la dame ont été protégés, le cintre et la partie la plus défectueuse du radier inférieur ont été renforcés ; et toutes les parties des travaux qui en avaient besoin ont subi des réparations.

Durant la dernière saison, pendant que l'eau était basse, on fit un examen soigneux des travaux qui se rattachent à la dame, et l'on a trouvé que le corps principal en était dans un bien meilleur état que l'indiquait en apparence la partie supérieure battue par l'eau.

Voici les principales choses qui appellent l'attention pour cette saison :

Renforcer les jetées en amont et en aval de l'écluse au moyen d'une caisse qui devra être calée tout à fait à l'extrémité, pour recevoir le choc des vaisseaux, ou de la glace qui force beaucoup à cet endroit ;

Avoir un autre jeu de portes d'écluses, vu que celles dont on se sert actuellement montrent des symptômes de ruine ;

Terminer les réparations du radier, etc., telles que commencées, et couvrir le côté de la dame en pierre.

CANAL DE CHAMBLY.

Le canal de Chambly a été ouvert le 28^e jour d'avril et fermé le 1^{er} de décembre 1856, et durant tout ce temps la navigation n'a pas été interrompue.

Les réparations des murs supérieurs de recouplement des écluses No. 3 et 6, dont on a fait voir la nécessité la plus urgente dans le dernier rapport, ont été faites de bonne heure durant l'année, et par ce moyen le canal a été maintenu en opération pendant la saison ; mais les enclaves inférieures des mêmes écluses, ainsi que les murs en général de l'écluse No. 5, sont dans un si mauvais état qu'il faudrait les démolir et les reconstruire à neuf, aussitôt que le temps le permettra, autrement il ne sera pas possible d'ouvrir la navigation avec sûreté au printemps.

Dans les divers rapports de ce département, depuis 1852 à venir jusqu'à ce jour, on a toujours fait voir que les travaux de ce canal étaient "dans un état ruineux," que les écluses 1, 2, 3, 4 et 5 étaient dans un si mauvais état qu'il fallait "de toute nécessité les reconstruire," et que "pour mettre le canal sur un bon pied, même sur l'échelle insuffisante d'après laquelle il est construit, il faudrait des dépenses considérables," en un mot, que tous les travaux, à l'exception de l'écluse de garde et des écluses combinées (construites sous la direction de ce département,) sont si défectueux et si peu sûrs qu'il serait imprudent de faire de grands déboursés qui ne seraient pas pour les reconstruire entièrement, et que cette reconstruction ne saurait être recommandée tant que la partie importante de la ligne et construction d'un canal pour relier le St. Laurent au lac Champlain n'aura pas été décidée par la législature. C'est un sujet sur lequel l'attention de la législature a souvent été appelée par les rapports de ce département et autrement, mais comme il est encore à faire, l'on ne saurait retarder plus longtemps la dépense nécessaire pour réparer le canal de Chambly, sans en arrêter la circulation.

Les grandes crues d'eau qui ont été causées par le dernier dégel ont fait un tort considérable aux levées.

Voici les principaux ouvrages de réparation qui sont indispensables aujourd'hui.

La démolition et la reconstruction des murs inférieurs de recouplement des écluses Nos. 3 et 6, et la reconstruction de l'écluse No. 5, comme il est dit ci-dessus.

Réparer les brèches faites dans les levées, et quelques autres réparations de plus d'importance, le tout devant entraîner une dépense de £2000 à £3000.

TRAVAUX DE L'OTTAWA.

(Navigation.)

Jusqu'ici les seuls ouvrages achevés relativement à la partie artificielle de la navigation de cette rivière, et dont la construction a été faite par et sous le contrôle de ce département, sont l'écluse et la dame de Ste. Anne. C'est pourquoi le dernier rapport s'est borné à ces ouvrages et à ceux qui étaient en voie de construction pour relier le lac Chaudière au lac des Chats ; mais comme les canaux de l'artillerie ont depuis été cédés à la province, il devient nécessaire de les inclure sous ce titre.

En remontant l'Ottawa, les premiers ouvrages que l'on rencontre pour l'amélioration de la navigation, sont ceux de St. Anne, qui consistent en l'écluse et la dame dont il est fait mention plus haut.

ECLUSE ET DAME DE STE. ANNE.

Cette partie de la navigation a été ouverte le vingt cinq d'avril et s'est continuée, sans interruption jusqu'au premier de décembre 1856.

Les travaux en rapport avec cette écluse sont généralement en bon ordre ; mais les parties supérieures des jetées conductrices demandent à être renouvelées, et il en faut construire trois nouvelles.

On s'est procuré des portes de réserve et on les a placées dans les environs de l'écluse.

Il faudrait bâtir une maison pour l'éclusier et un bureau pour le percepteur.

La jetée, dont la construction a été rendue nécessaire par la mauvaise direction que les travaux du grand tronç avaient donnée au courant, à l'entrée de l'écluse, et que cette compagnie était convenu de faire à ses frais, est d'un grand avantage pour les vaisseaux qui font leur entrée ou leur sortie.

Le creusement et l'élargissement du chenal avancement d'une manière satisfaisante, bien que, vu la nature du roc que l'on trouve très difficile à percer, et que l'ouvrage se fait entièrement sous l'eau, les opérations en soient nécessairement lentes, et qu'elles soient assujetties à de fréquentes interruptions par le passage des vaisseaux durant la saison de la navigation.

Pour éviter ces interruptions autant que possible, le forage et le sautage ont été continués pendant tout l'hiver, et la pierre qui a été détachée de cette manière s'enlèvera aussitôt que la glace sera partie. Par ce moyen on a obtenu un chenal de 50 à 60 pieds de largeur et de pas moins de $5\frac{1}{2}$ pieds de profondeur aux basses eaux ordinaires, tant en amont qu'en aval de l'écluse.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

En remontant plus loin la rivière, les autres travaux qui se présentent ensuite, sont les petits canaux généralement connus sous le nom de canaux de l'artillerie, qui ont été construits par les autorités militaires, pour franchir les rapides de cette partie de la rivière. Avant l'abandon de ces canaux à la province, des personnes engagées dans le commerce de l'Ottawa ont souvent adressé des mémoires à ce département pour représenter combien était nuisible au commerce le manque d'uniformité dans l'échelle sur laquelle les écluses en avaient été construites, et dans quel état de ruine étaient les travaux ; mais ce département ne pouvait agir dans la matière, vu que les travaux n'étaient pas sous son contrôle.

Du moment qu'il fut décidé de faire l'étude générale de l'Ottawa, pour constater jusqu'à quel point il était possible, sans faire des dépenses outrées, d'y ouvrir une communication non interrompue par eau entre Montréal et le lac Huron, M. Walter Shanly, ingénieur civil, à qui la direction générale de l'exploration avait été confiée, reçut de ce bureau les instructions nécessaires, et dans ces instructions son attention fut attirée sur l'état des canaux de l'artillerie.

Son examen général de la ligne entière n'était pas encore terminé, qu'il fut requis de faire rapport d'une manière spéciale sur la condition de ces canaux, et de dire quels travaux il y avait à y faire avant l'ouverture de la navigation, aussi bien que pendant la saison suivante, pour empêcher que la circulation ne fut interrompue. (Voir appendice, lettre C.)

D'après le rapport de M. Shanly sur ces canaux, il paraît qu'ils sont divisés en trois sections, savoir :

La section de *Carillon*, 2 milles et $\frac{2}{100}$ de mille de long, avec 3 écluses.

La section de *Chutes-à-Blondeau*, $\frac{16}{100}$ de mille de long, avec 1 écluse.

La section de *Grenville*, 5 milles et $\frac{3}{4}$ de mille de long, avec 7 écluses.

La coupe transversale de ces canaux est irrégulière, et c'est celle de Grenville qui présente la plus petite,—la largeur de fond, à 5 pieds plus bas que la surface de l'eau, n'étant en général que de quinze pieds.

Les écluses sont de diverses dimensions, mais la capacité utile de l'ensemble peut être considérée comme restreinte, par l'écluse No. 11, à 19 pieds 3½ pouces en largeur, et par l'écluse No. 9, à 106 pieds 8 pouces en longueur. Ces dimensions limiteraient celles des vaisseaux à environ 18 pieds 6 pouces de bau, et 95 pieds de longueur au plus. Le maximum du tirant d'eau est donné de 5 pieds, mais dans la saison des eaux basses les bateaux ne sauraient tirer autant.

Les écluses ont toutes plus ou moins besoin de réparations; mais les numéros 1 et 2 de la section de Carillon sont dans un véritable état de ruine; les murs de l'écluse No. 1 penchent, et ceux de l'écluse No. 2 sont assez mauvais pour laisser couler l'eau à travers. Il n'y a pas un mur d'écluse qui soit étanche, et il y a si longtemps qu'il en est ainsi, que presque tout le ciment ou le mortier de la maçonnerie a été emporté par l'eau, et qu'il passe un courant d'eau en arrière de toutes les chambres.

Il existe encore des obstacles d'une autre nature, savoir:

A la tête du canal de Grenville, par un dépôt de gravier et de petits cailloux.

Au pied du même, une chaîne de roches, qui n'a jamais été enlevée comme il faut, barre l'entrée.

Au pied du canal de la Chute-à-Blondeau, il est un autre obstacle occasionné par les pierres du mur de protection qui a été démoli par les glaces du chenal, et à la tête du canal de Carillon sont les restes d'une vieille dame en terre glaise. Ce dernier canal monte de l'Ottawa, et il reçoit son eau de la rivière du nord par le sommet, au moyen d'un canal d'alimentation à la tête duquel cette rivière est barrée par des dames. Ces dames principalement faites en pierres détachées qu'on y a jetées et qui sont exposées à se faire emporter par le courant, ont à être renouvelées tous les printemps, et en conséquence de leur insuffisance, la navigation est considérablement gênée à chaque saison.

M. Shanly estime à £6,655 la dépense qu'il faudrait faire pour mettre ces travaux dans un état à pouvoir servir pendant les cinq années qui vont suivre.

Il a été donné des instructions pour faire faire, avant l'ouverture de la navigation, les menues réparations les plus nécessaires pour remédier aux maux dont on se plaint; mais il est manifeste qu'il ne serait pas sage d'encourir de grandes dépenses sur ces canaux, dans leur état actuel, car il faut faire correspondre les dimensions des écluses avec celles de l'écluse de Ste. Anne, ou leur donner telles autres dimensions auxquelles on pourra finalement s'arrêter comme étant plus propres à la navigation générale de l'Ottawa; c'est dans ce but qu'a été entreprise l'importante étude à laquelle M. Shanly est actuellement employé.

En remontant plus loin la rivière, les travaux d'importance qu'il y aura ensuite à faire pour en améliorer la navigation, sont ceux qui sont indispensables pour franchir les chutes de la Chaudière et les rapides qui viennent immédiatement au-dessus, pour lesquels ce département, il y a environ deux ans, a fait faire une étude et une estimation sur le principe que les écluses seraient de mêmes dimensions que celle de Ste. Anne; mais sous les circonstances actuelles, et jusqu'à ce que le résultat de l'exploration de M. Shanly de la ligne entière, jusqu'au lac Huron, soit connu, et qu'il soit constaté par ce moyen jusqu'à quel point il se présente des facilités naturelles pour ouvrir une telle communication, et quelles en seront les dimensions les plus convenables, il ne saurait être d'aucune utilité pratique de faire aucunes remarques de plus sur ces travaux.

CANAL DES CHATS.

Les progrès rapides et les améliorations qui se font dans la colonisation et les établissements de l'immense étendue de pays qui borde l'Ottawa des deux côtés, en haut de la cité d'Ottawa, et l'impulsion qu'en reçoit naturellement le

commerce des lacs Chaudière et des Chats, ayant nécessité quelques travaux pour obvier aux difficultés de la navigation entre ces deux lacs, la construction du canal des Chats fut entreprise, mais sur la même échelle que celui de Ste. Anne, qui était dans le temps celle qu'on se proposait d'adopter aussi pour les canaux de Carillon, Grenville et Chaudière.

Toutes les difficultés sérieuses qu'on avait rencontrées dans l'exécution des travaux, et dont le rapport de l'année dernière fait mention, ont continué de se présenter d'une manière plus redoutable encore, et sur une échelle plus considérable qu'on ne s'y attendait. Les prix auxquels l'ouvrage avait été entrepris se sont trouvés tout-à-fait trop bas. Les montants des états mensuels, basés sur ces prix, et la quantité d'ouvrage fait, dans bien des cas, n'ont pas été du quart de la dépense réelle. Pour se former une idée de la difficulté à déblayer le roc, dont consiste la plus grande partie des excavations, il suffit de dire que dans bien des endroits on a usé de quinze à vingt forets d'acier bien trempés, et qu'on a été obligé de les affiler de nouveau, sans pouvoir faire un trou de plus d'un pouce de profondeur.

Les puits d'écluses, durant la saison, ont été examinés plus particulièrement sur la profondeur qu'ils doivent avoir; une grande partie du prisme du canal a été formée, et une quantité considérable de pierre pour les écluses a été extraite, taillée et préparée.

Après avoir lutté le plus opiniâtement contre les difficultés de l'ouvrage, et avoir dépensé une grande partie de leurs moyens privés, et épuisé les ressources de leur crédit, les entrepreneurs se sont vus dans la nécessité de représenter qu'il leur était impossible de pousser les travaux plus loin, si on ne leur faisait une avance pour les mettre en état de payer leurs hommes avec lesquels ils se trouvaient arriérés, et si on n'augmentait pas leur prix.

L'affaire fut soumise au gouvernement, et après avoir tout bien considéré, il en est venu à la détermination, comme meilleur moyen de modifier le contrat, de faire mesurer et estimer les diverses classes des travaux à des prix raisonnablement rémunérateurs, par l'ingénieur du département, et de payer les entrepreneurs conformément à cette estimation. En adoptant ce moyen, on a suspendu les ouvrages de maçonnerie pour éviter tous changements et toutes dépenses additionnelles, plus tard, dans le cas qu'on adopterait définitivement de plus grandes dimensions pour les écluses, si les résultats de l'étude générale le rendent expédient; toutes les autres parties des travaux sont adaptées aux deux échelles.

Il doit se faire sur cette base un arrangement avec les entrepreneurs, aussitôt que l'ingénieur sera en état de fournir les estimations nécessaires.

TRAVAUX DE L'OTTAWA.

En rapport avec le commerce de bois.

Les différentes glissoires, dames, bômes, etc., construits le long de cette rivière et de ses tributaires pour faciliter le commerce de bois, ont été maintenus durant la saison dans un bon état de réparation, et comparativement à peu de frais si l'on tient compte de leur étendue, des difficultés de leur position, des inondations, etc., auxquelles ils sont exposés.

La dépense a été principalement restreinte aux réparations ordinaires, telles que celles du renouvellement des parties des ouvrages que le bois ou la glace endommagent en passant. Il a aussi été fait et commencé des améliorations considérables, dans la vue de donner une plus grande force aux travaux et plus de facilités pour la descente du bois.

L'on a ajouté un bôme et fait quelques changements mineurs aux glissoires de la Montagne, sur l'Ottawa, et l'on est à substituer des ouvrages de charpente solide aux tréteaux peu sûrs sous la glissoire des Grandes Chutes sur la rivière Madawaska. L'on est aussi en voie d'améliorer les dames et les chenaux de cette rivière, et ces travaux se font avec tant d'activité qu'il n'y a pas à douter qu'on puisse commencer à s'en servir pleinement à l'ouverture du trafic du printemps.

Le peinturage et les réparations du pont suspendu de l'Union, sur l'Ottawa, aux chutes de la Chaudière, dont il est parlé dans le dernier rapport, ont reçu l'attention qui leur était due.

M. Merrill, sous l'habile direction et surintendance duquel ces travaux ont été directement construits et entretenus, fait rapport que les divers travaux de la rivière Ottawa et de ses tributaires n'auront jamais été dans un meilleur état qu'à l'ouverture du printemps, et que les frais de les entretenir dans cet état, pour toute l'année, n'excéderont probablement pas £400.

Il insiste de la manière la plus forte sur la nécessité de faire de nouvelles améliorations, dont quelques-unes des principales sont : la construction d'une glissoire sur la rive nord de la Petite Chaudière ; un fort bôme d'arrêt près de l'embouchure de la rivière Noire ; un bôme et des piliers aux rapides des Remous ; trois caisses dans les rapides des Chats pour y attacher les trains de bois, vu que les ancrs n'y tiennent pas ; les diverses améliorations de la rivière Petawawa. (mentionnées dans le dernier rapport,) ; et les dames en aile et autres ouvrages si nécessaires pour aider à la descente du bois en retard sur le Bas-Ottawa, aux rapides du Long Sault et de Carillon, dans les rapides des Ecores et des Prairies, et sur la Petite Rivière, en arrière de l'île de Montréal. Presque toutes les personnes grandement engagées dans le commerce de bois ont demandé ces travaux à diverses reprises. Elles consentent volontiers à ce que des péages raisonnables leur soient imposés ; et il n'y a pas de doute que les revenus des travaux ne remboursent sous peu de temps la dépense, comme ç'a été le cas pour tous les autres travaux de la rivière Ottawa et de ces tributaires. Le coût de ces améliorations formera un item dans les estimés généraux qui seront bientôt soumis à la décision de la législature.

A part ce qui précède, la construction d'une dame en aile en amont du pont suspendu, pour maintenir une hauteur d'eau uniforme dans les pouvoirs hydrauliques, est le seul ouvrage d'importance représenté comme nécessaire, qui appelle une attention spéciale.

GATINEAU.

Les bômes et les travaux à l'embouchure de cette rivière sont dans un état parfait et sûr. Comme il fallait un petit pilier pour y attacher les trains de billots avant l'ouverture de la saison, ordre a été donné au surintendant de le faire et de le caler.

LE CANAL RIDEAU.

Comme il n'y a que quelques jours qu'intimation a été donnée aux soussignés que les travaux d'entretien et de réparation de ce canal étaient placés sous le contrôle de ce département, ils n'ont pas encore eu l'occasion de le faire inspecter comme il faut pour constater dans quel état de réparation il se trouve. De fait, indépendamment du manque de temps pour le faire, la saison de l'année et la quantité de neige en auraient rendu tout relevé détaillé et satisfaisant impossible.

Ci-suit un sommaire des renseignements puisés dans le rapport du Col. Coffin, agent des terres de l'artillerie.

L'administration des canaux de Rideau et d'Ottawa se divise en deux branches, savoir :

Le département du garde-magasin, qui se compose de—

" P. Monsell, garde-magasin.....	£456	16	11	sterling.
" J. McDonald, premier commis.....	243	19	9	"
" J. Duff, second do.....	203	19	9	"
" T. Forester, percepteur.....	85	3	4	"
" J. Callaghan, gardien du bureau.....	45	12	6	"

Département du génie.

" C. A. Harvey, commis des travaux.....	£311	4	4	sterling.
" C. Cooke, messenger.....	60	9	10	"

" Le montant total des salaires des officiers de ces deux départements est de £1407 7s. sterling, égal à environ £1710 13s. 8d. courant."

Sous le titre de département du génie, cependant, le Col. Coffin n'a pas compris la paie et l'allocation de l'officier ingénieur royal, sous le contrôle et la direction duquel ces travaux ont été jusqu'ici, et qui a ainsi rempli la charge d'ingénieur des travaux.

En outre des départements dont le détail est donné ci-dessus, il y a,—“ Le service du canal”, composé de trente éclusiers, quinze journaliers permanents, et cinquante-sept journaliers temporaires, ou employés durant la saison de la navigation seulement.

L'ensemble des dépenses annuelles des canaux de Rideau et d'Ottawa est donné par le Col. Coffin, comme suit ;

Personnel du bureau.....	£1710	13	8
Service du canal.....	4814	0	6
Réparations	3890	0	0
Dépenses, combustible, etc.....	150	0	0
	<u>£10564</u>	<u>14</u>	<u>2</u>

Le revenu des canaux pour les trois dernières années, a été en moyenne, comme suit :

Canal Rideau.....	£1636	9	3
Canal de l'Ottawa.....	856	5	8
Quaiage, etc.....	150	0	0
	<u>£2559</u>	<u>1</u>	<u>1</u>

On peut donc dire que l'excédant des dépenses, y compris le salaire de l'ingénieur qui a été omis sur le revenu, est d'environ £8,500. L'on craint qu'il ne faille une somme considérable pour mettre les travaux dans un bon état d'opération ; d'un autre côté, l'on croit que les frais d'administration peuvent être réduits, et une fois les ouvrages bien réparés l'entretien en sera moins dispendieux.

Les états qui précèdent s'accordent très approximativement avec les résultats obtenus par l'assistant commissaire des travaux publics, lors d'un examen du canal Rideau dont il a fait rapport il y environ trois ans.

Le colonel Coffin, dans son rapport, fait plusieurs suggestions pour l'administration future de ces canaux, que les soussignés auront l'honneur de soumettre à l'attention de votre excellence en conseil.

Falots et phares de rivière.

Les différents phares et autres travaux ordinairement compris sous ce titre ont été maintenus dans un bon état durant la saison passée. Les réparations qu'on leur a faites ont été d'un caractère plus général que celles des années précédentes, et en conséquence l'ensemble de la dépense a été plus grand.

La nature de ces réparations a été de la description ordinaire, à l'exception de celles que l'on a faites au phare de la Grosse Pointe, lac St. François, et à celui de l'île Pelée, lac Erié. Il a fallu renouveler généralement toute la superstructure du premier, tandis que le second a nécessité des frais considérables pour réparer les dommages que lui avait faits la tempête du mois d'octobre dernier, sur le lac Erié, durant laquelle les eaux empiétèrent tellement sur l'île qu'elles ont ruiné les fondations de la bâtisse et mis son existence en danger.

Le phare de Coleman's Creek, entre Kingston et Prescott, et celui de Scotch Bonnet, sur le lac Ontario, qui étaient tous deux en voie de construction à la date du dernier rapport, ont été achevés depuis et mis en usage.

L'on a le dessein de transporter le phare en charpente de "Fiddler's Elbow" à "Hemlock Point," sur l'île aux Loups, à mi-distance environ entre Gananoque et Kingston; c'est la recommandation des capitaines de steamers en général.

A la dernière session il a été fait une appropriation par la législature pour l'érection d'un phare à l'entrée de la baie de Kingston, pour aider aux marins à éviter le dangereux récif appelé Bature de l'île aux Serpents. On a différé le commencement de cet ouvrage jusqu'à ce qu'on eût obtenu les renseignements les plus justes sur le meilleur site à donner au phare; et d'après la représentation de plusieurs navigateurs intelligents, aussi bien que des principaux propriétaires des steamers et autres embarcations qui vont et viennent à Kingston, il a été décidé de le mettre sur la pointe sud-est de la bature, à l'endroit communément appelé *Wreck Bar*. Le contrat est donné et la construction du phare doit se commencer de suite.

Les phares flottants du lac St. Louis et du lac St. François, à force de soins et d'attention ont été maintenus en état de service durant la saison dernière; mais ils sont tellement en décadence aujourd'hui, que pour qu'ils puissent servir cette année, il faut leur faire subir des réparations considérables, et à la fin de la saison ils seront tout à fait hors de service.

On pourrait substituer à ces phares, soit des lumières fixes sur piliers massifs, ou des phares flottants sur des vaisseaux neufs; mais comme la construction des piliers, etc., coûterait environ trois fois le montant de ce qui suffirait pour se procurer des vaisseaux en fer de première classe, il est, comme de raison, plus à propos d'avoir recours à ces derniers.

Les travaux du pilier du phare à l'extrémité du récif de la Pointe Pelée ont été entourés de difficultés depuis le commencement, ainsi qu'il avait été anticipé; mais la violence continue et plus qu'ordinaire des vents et des eaux, sur le lac Erié, depuis le milieu d'août jusqu'à l'année 1856, a retardé les progrès de ces travaux beaucoup plus qu'on n'avait calculé, malgré tous les efforts possibles de M. Scott, l'ingénieur spécialement chargé de conduire l'ouvrage, et des hommes sous sa direction. L'importance de l'établissement de ce phare devient de plus en plus apparente par les naufrages qui ont lieu tous les ans sur ce banc dangereux.

Il a été trouvé nécessaire de faire dans le premier projet du mode de construction quelque déviation qui consiste principalement dans l'adoption d'un grand caisson pour les fondations du phare.

D'après la longue expérience de M. Scott dans ces sortes d'ouvrages, les soussignés n'entretiennent aucun doute que ceux-ci seront conduits à une heureuse fin de bonne heure avant la saison.

Après avoir énuméré les milles difficultés qu'il a eu à combattre durant la saison, M. Scott ajoute ce qui suit à son rapport.

“ Indépendamment de tous ces décomptes, les travaux ont progressé avec activité pour le temps qu'on a travaillé et le nombre d'hommes qu'on y a employés ; et la manière dont l'ouvrage est rassemblé est une garantie qu'il sera “ une des meilleures pièces de grosse charpente qui ait jamais été faite sur ce “ continent.

“ En revoyant l'ensemble de l'ouvrage, après une expérience de quatre à “ cinq mois, avec le caractère du lac durant une saison des plus orageuses, je “ suis des plus pleinement convaincus que la construction que l'on fait est la “ mieux adaptée aux fins auxquelles elle est destinée, et je n'ai pas le moindre “ doute que mes travaux seront couronnés du plus grand succès.”

PHARES DU LAC HURON.

Voici dans quel état se trouvent actuellement ces phares :

Isle des Chrétiens.—La maison du gardien est complétée, et la tour est prête à recevoir la lanterne, etc. La lanterne et l'appareil d'éclairage ont été reçus de France, et sont maintenant dans cette cité. Ils seront expédiés et mis en place immédiatement après l'ouverture de la navigation.

Isle de Nottawasaga.—La maison du gardien et la tour du phare sont érigées ; elles sont aussi avancées que celles de l'Isle des Chrétiens. La lanterne et les appareils d'éclairage sont aussi rendus ici, et ils seront expédiés et posés aussitôt que le temps le permettra.

Isle de Griffith.—Les fondations sont préparées, et la pierre est toute extraite et taillée. Si l'on fait les diligences convenables, la maison et la tour seront achevées vers le premier d'août prochain, époque à laquelle on s'attend que la lanterne et les appareils d'éclairage seront rendus, de sorte que la lumière pourra se montrer en automne.

Isle des Anses.—La maison et la tour sont prêtes à recevoir la lanterne, etc., aussitôt qu'elle sera arrivée. La lumière qui est pour être donnée en cet endroit doit être saillante et d'un grand éclat. Durant la saison passée on y a entreteenu une lumière sur une construction temporaire, comme indispensable pour la sûreté des steamers qui entraient dans la baie Georgienne par ce chenal.

Isle Chantrey, à la hauteur du havre de Saugeen.—Les matériaux de la maison sont prêts. La tour est montée jusqu'à dix pieds de sa hauteur entière, et les matériaux pour la compléter sont rendus sur les lieux. Le tout sera prêt pour la pose de la lanterne et des appareils à leur arrivée.

Pointe Clarke ou *Pointe aux Pins.*—La pierre de taille pour la maison et la tour est prête, et les autres préparatifs sont assez avancés pour assurer l'achèvement des constructions durant la saison.

Les autres travaux de cette nature qui sont sous contrat sont comme suit :—

Une maison avec tour au détroit de Mississagua ; une sur l'isle St. Joseph ; une sur l'isle Clapperton, et une sur l'isle Badgley. Si l'on ajoute à cela un autre phare sur les isles aux Canards, à-peu-près à mi-chemin sur le lac Huron,

et situées directement sur le passage des vaisseaux qui font voile pour la baie Georgienne, il n'y aura plus lieu à se plaindre du manque de lumières sur les côtes canadiennes du lac Huron.

Jusqu'ici l'exécution de ces travaux a rencontré beaucoup d'obstacles et de pertes. Dans quelques cas, il faut aller chercher la pierre de taille et le sable à des distances qui varient de 40 à 150 milles. Le ciment entraîne aussi un charroyage de 300 milles à chaque endroit. Pendant l'exécution des travaux il s'est perdu deux steamers, une goëlette et deux chalands, et il s'en est suivi une grande perte de bois de construction, etc. Pour finir ce qui reste des travaux, d'une manière satisfaisante et avec la diligence voulue, il faudra faire de grandes dépenses pour acheter des steamers, des chalands, etc., etc.

Les travaux du brise-lame, à l'isle Chantrey, en rapport avec le phare en cet endroit, sont terminés; ils ont résisté aux fortes tempêtes auxquelles ils ont été exposés l'automne dernière, sans avoir souffert aucun dommage, et l'abri et les autres avantages qui en sont déjà résultés, quoique sur une échelle très limitée, établissent en somme le fait indubitable que si l'on ajoutait une autre longueur de 1,000 à 1,500 pieds de brise-lame, l'on obtiendrait un asile des plus précieux et des plus commodes vers lequel les bâtiments engagés dans le commerce de cette côte, autrement si exposée, pourraient se dériver dans les gros temps. L'on pourrait commencer par entreprendre 500 pieds de ce prolongement, et si les avantages en devenaient manifestes, l'on pourrait décider de l'étendre davantage. A Inverhuron, il a été jeté 300 pieds de quai qui s'étendent au large à une hauteur d'eau d'environ quatorze pieds. En conséquence de la nature du fond, les caissons se sont affaissés considérablement et continuent encore à s'enfoncer; c'est pourquoi l'on a cru qu'il était désirable de ne pas les monter à leur hauteur entière avant que les glaces aient disparu du lac, et qu'ils n'aient enduré quelques tempêtes de plus.

A Kincardine, ou Penetangore, deux grands caissons ont été calés pour former le centre d'un brise-lame principal, destiné à protéger les travaux des jetées que l'on doit prolonger de ce brise-lame pour procurer un abri aux vaisseaux qui viendront s'y réfugier. Un des caissons était bien rempli, mais non l'autre, lorsqu'en septembre dernier l'endroit fut visité par une tempête très forte qui les brisa et les jeta sur la côte. Après cet accident, les principaux (y compris le *Reeve* et la municipalité) intéressés dans la création dans cet endroit d'un port pour les vaisseaux, ont demandé avec instance de dépenser l'appropriation à l'exécution de jetées, en les partant du rivage, et à l'ouverture d'un chenal à travers la barre, pour faire directement entre les jetées une entrée du lac au bassin intérieur ou dans la rivière. Il a été fait un arrangement à cet effet avec l'entrepreneur, conformément à ce désir. Il est à craindre que l'entrée ne soit sujette par temps à des obstacles causés par la vase; mais on peut y obvier jusqu'à un certain point en prolongeant plus tard les jetées jusqu'à une plus grande hauteur d'eau. Dans tous les cas, cependant, l'on croit qu'il faudra avoir recours au dragage.

La dépense de la petite somme appropriée à la construction d'une jetée à Meaford a été confiée à la municipalité qui y a ajouté une autre somme assez considérable qu'elle a prélevée sur les contribuables par cotisation. L'ouvrage a été exécuté aussi complètement que le projet l'exigeait, et l'on dit qu'il est suffisamment solide.

PONT DU DÉTROIT.

Il y a quelques années la province a fait bâtir un pont sur le "détroit" du lac Simcoe, et l'on y fit un arche mobile pour laisser passer les vaisseaux qui navi-

guaient alors sur le lac. Le commerce ayant pris bien plus d'extension depuis que les campagnes environnantes se sont établies, et les steam-boats dont on y fit usage maintenant étant d'une telle grandeur que leur passage dans l'arche mobile est devenu très difficile, impossible même, sans se heurter constamment avec force contre les piliers,—cette portion du pont, partie en conséquence de ces collisions, et partie en conséquence de la détérioration des matériaux, s'est trouvée dans un tel état de ruine qu'il devient nécessaire d'entreprendre la reconstruction complète d'une des culées, le remodelage de l'autre, et les réparations générales du pont ainsi que l'amélioration du chenal qui y conduit.

Le chenal sera terminé vers le premier du mois prochain; le bois et les autres matériaux du nouveau pont tournant et de ses piliers et culées sont sur le point de se rendre sur les lieux, et l'on espère que le tout pourra s'achever vers le premier de juillet, et qu'il ne sera occasionné aucune interruption dans la navigation durant l'exécution des travaux.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE TRENT.

Vers la clôture de la saison, l'assistant ingénieur du département a été envoyé pour examiner les travaux de Buckhorn et de Bobcaygean, avec instruction de faire rapport. Le commencement de ces travaux, leur caractère et les objets pour lesquels ils ont été entrepris, sont mentionnés dans le dernier rapport à la législature, qui explique aussi les difficultés plus qu'ordinaires que l'on a eues à combattre pour éloigner l'eau des travaux et poser les fondations. Ces difficultés ont continué, et il a fallu faire la maçonnerie avec du ciment et tenir les pompes en activité tout le temps. Il a été dit dans le rapport en question que les travaux et la préparation des matériaux étaient alors assez avancés pour que l'entrepreneur pût se croire en état de compléter l'écluse, ainsi que toutes les dames, les biefs, etc., s'y rattachant, sous deux mois après que le temps permettrait de commencer la maçonnerie. Avant que ceci put se faire, une députation composée de plusieurs messieurs, soit résidents ou intéressés dans la localité, s'est rendue auprès des soussignés pour représenter que si l'on faisait baisser l'eau du lac pour construire la partie inférieure de l'écluse, avant la fin des chaleurs et des sécheresses, ils craignaient que les miasmes qui s'exhaleraient de la grande quantité de matières végétales en décomposition qui seraient nécessairement laissées à découvert, ne produisissent des effets très dangereux sur la santé des habitants. Il leur a été répondu que la suspension des travaux augmenterait gravement la dépense de l'écluse, que ce serait en empêcher l'achèvement cette année, et qu'elle serait suivie de réclamations bien fondées en indemnité de la part de l'entrepreneur. Mais voyant combien les membres de la députation étaient alarmés pour la santé des habitants, les soussignés se laissèrent induire à donner instruction à l'officier en charge des travaux, qu'il ne fallait pas laisser écouler les eaux avant le 10 d'août. Ce qui avait été prévu est arrivé, l'entrepreneur fit de grandes pertes et il fut impossible d'achever l'ouvrage cette année-là.

Le rapport de l'ingénieur sur l'état et le caractère des travaux est très satisfaisant. Il dit que les murs des chambres et de recouplement, tous fait avec du ciment, sont montés à la hauteur du bas niveau du bief supérieur; que le radier et les buscs sont tous à leurs places. Toute la pierre de taille pour le reste des ouvrages est extraite et préparée, et rendue sur la chaussée, prête à poser. Les pierres d'ancrage, le larmier et les chardonnets, sont tous prêts. Les ailes supérieures sont laissées incomplètes pour poser la clef des biefs. Les piliers du pont sont construits en bonne maçonnerie de libage, et le pont tournant est achevé et posé,—n'exigeant plus que d'être peinturé.

Le canal, sur les 400 ou 500 pieds qui se trouvent dans le roc fendu est bordé en madriers et en planches, bien joint et bien cloué, monié jusqu'au haut de la chaussée, et protégé par des colliers en chêne. Le fond du canal est bousillé, étanché et doublement planchéié. Quant à l'autre partie du canal, la chaussée naturelle a été rehaussée, et les parois et le fonds bien bousillés. La dame de l'entrée supérieure a été rendue étanche et imperméable,—les portes d'écluse sont à se faire.

Le gravier et le remplissage, en front de la principale dame qui est en travers de la rivière, ont été enlevés pour réparer le glacis pendant les basses eaux d'été, après quoi le remplissage sera remplacé.

La descente du bois carré est généralement finie vers le vingt de mai, et la descente des billots, qui prend environ deux semaines ne se faisant qu'après, on ne pourra commencer à lâcher l'eau avant la première semaine de juin, et la maçonnerie avant le quinze du même mois. Dans ce cas, les travaux pourront se terminer de bonne heure en août, mais s'il n'est pas laissé à l'entrepreneur de contrôler ainsi l'eau, il sera impossible de les compléter avant le mois de novembre, et ce sera encore de nouveaux frais considérables.

La suspension des travaux pour une si grande partie de l'année dernière a de plus nécessairement fait arrêter les moulins de M. Boyd, à Bobcaygean. Déjà, les dames qu'on avait élevées pour retenir l'eau durant l'excavation du puits de l'écluse, en avaient gêné les opérations les deux années précédentes, et il avait fallu prendre arrangement avec M. Boyd ; il faudra encore une fois s'arranger avec lui pour lui faire suspendre ses affaires pour une partie de la prochaine saison. Mais le bon esprit que ce monsieur a toujours montré jusqu'ici, fait espérer qu'il sera encore facile de s'arranger avec lui.

Les réparations de la dame de Buckhorn ont été faites au complet. Les canaux de décharge de chaque côté de la rivière et les réparations de la glissoire seront terminés, ainsi que les réparations de la partie du pont qui avaient été données à l'entreprise. Mais le reste du pont, près de 500 pieds en longueur, se trouve aujourd'hui, par suite de la détérioration des matériaux, dans un état très dangereux ; le fait est que l'hiver dernier, il a été tenu passable qu'au moyen d'étaçons.

Ce pont est construit sur la dame, à laquelle il tient par sa charpente, et l'on pourrait dire qu'il en fait partie. Sans compter qu'il est le seul moyen de communication par terre, sur un espace de 16 milles, entre les nouveaux townships qui s'établissent au nord et les établissements du sud de la rivière, il est indispensable au commerce de bois et comme moyen de communication avec les piliers et les glissoires. Il est donc de toute nécessité de l'y maintenir, et la somme nécessaire pour le réparer sera incluse dans les estimés qui seront soumis à la législature.

Le draguage et l'ouverture des nouveaux chenaux que l'on avait fait entreprendre pour éviter tous les détours dangereux de la rivière Scugog, ont été effectués d'une manière satisfaisante. Les seules ouvrages qu'il reste à faire aujourd'hui pour compléter cette partie de la navigation, sont : la construction d'une nouvelle et plus grande écluse à Lindsay, et le creusement d'environ deux tiers de mille, dans le roc, à partir de son extrémité inférieure ; aussi, l'amélioration du chenal à plusieurs endroits entre l'écluse et le lac Scugog, et la construction de deux ou trois débarcadères ; tous ces travaux sont regardés comme indispensables. La vieille écluse actuelle en bois n'est pas même propre à faire le service de cette saison, et il est grandement à désirer que les améliorations de la rivière fussent autorisées de suite, tandis que la drague et les machines à pomper l'eau sont encore sur les lieux,—car autrement les frais en seront considérablement augmentés.

TRAVAUX DE LA RIVIERE ST. MAURICE.

Les frais d'entretien et les dépenses qui se rattachent aux travaux des glissoires et des bômes de cette rivière ont été considérablement moindres pour la saison passée qu'ils n'avaient été l'année précédente,—ce qui doit être par dessus tout attribué aux améliorations effectuées durant l'hiver de 1855-56, et aux eaux comparativement basses lors de la débâcle du printemps.

Comme tout l'ouvrage a été fait comme il faut et solidement dans le principe, et que les plans des travaux d'art ont été changés et modifiés de temps à autres, suivant que l'expérience a pu le dicter, l'on peut en toute raison compter qu'il pourront continuer de s'entretenir en bon ordre sans qu'il en coûte beaucoup annuellement.

Les principaux travaux qui ont été entrepris durant la dernière saison, sont :

Le remplissage en pierre du corps principal de la grande dame de la Tuque, et la construction d'un nouveau pillier de support.

Le creusement du chenal des rapides de Manigance a été donné à l'entreprise, et l'ouvrage a été poussé autant que les circonstances ont pu le permettre : tant que le gonflement soudain de la rivière ne fut venu faire suspendre les opérations jusqu'au temps des bonnes eaux de la saison prochaine. Le coût de cet ouvrage avait été d'abord estimé à £300, mais l'ingénieur dit qu'il faudra encore £250 pour miner certaines grosses roches qui obstruent le chenal.

A Shawenigan, plusieurs des travaux dont il est parlé dans le dernier rapport et pour lesquels il a été fait une appropriation, ont été terminés, et le reste est en voie de se faire ; mais ici encore, la somme appropriée ne suffira pas, et il faudra pour couvrir les dépenses à encourir quelque chose comme £250 de plus.

A la chute des Grès, la glissoire pour les *cribs* et les autres ouvrages qui s'y rattachent ont été donnés par contrat.

A l'embouchure de la rivière St. Maurice, il a été jeté un pillier en amont du pont, dans le chenal de l'est ; des poteaux d'attache pour les bômes ont été plantés, et les chaînes nécessaires procurées.

Les soussignés, n'étant pas satisfaits de la manière dont s'est faite jusqu'ici la plus grande partie de la dépense de ces travaux, par des ouvriers à tant par jour, ont insisté que tout l'ouvrage soit à l'avenir affermé et exécuté par contrat.

Il a été dernièrement perdu beaucoup de temps dans l'exécution des travaux de la glissoire des Grès, en conséquence de l'inadmissibilité de plusieurs des cautions de l'entrepreneur. Cette difficulté vient d'être levée ces jours derniers.

Voici ce que dit M. Dawson, l'ingénieur, des travaux du St. Maurice, sur les avantages qui résultent de leur construction, en outre de l'aide qu'ils donnent au développement du commerce de bois dans cette partie de la province.

“J'attirerai respectueusement votre attention sur la rapidité extraordinaire avec laquelle se fait la colonisation dans la partie du pays le plus immédiatement en rapport avec les travaux. Depuis les établissements en arrière de Berthier jusqu'à ceux en arrière de Ste. Anne de la Pérade, il se fait un grand mouvement vers le territoire du St. Maurice. Les lots se prennent presque aussi vite qu'ils sont arpentés, et il est consolant de voir que les colons sont généralement d'avis que plus ils pénètrent dans l'intérieur plus ils trouvent la qualité du sol bonne. Les principaux de ces nouveaux établissements sont

“ ceux qui s'étendent en arrière de St. Barnabé et de Shawanigan du côté ouest du St. Maurice, et du lac Cossette et de la rivière des Envies du côté de l'est. Ce mouvement de la part des colons est dû à la grande demande de produits agricoles à laquelle donne lieu le commerce de bois de l'intérieur, il va sans dire que le tout est dû aux travaux qui ont ouvert la rivière St. Maurice à l'entree prise des commerçants de bois.”

M. Dawson ajoute qu'il est informé par l'agent des terres de la couronne que cette année le revenu provenant des droits sur le bois, des rentes foncières, etc., va être d'environ £10,000. Il recommande aussi de nouveaux travaux dont il estime le coût à £3,793, devenus nécessaires pour l'achèvement complet de ceux qui sont déjà construits et pour en assurer la durabilité. (Voir le rapport de M. Dawson, Appendice D.)

LE HAVRE DE PORT STANLEY.

Les travaux qui se rattachent à ce havre et dont il est fait mention dans le dernier rapport ont été continués, mais sans vigueur et souvent d'une manière très peu satisfaisante. Les caissons qui forment la base du quai de protection sur le côté ouest du havre intérieur ayant été laissés par l'entrepreneur, à la fin de la saison, dans un état imparfait, n'étant que partiellement remplis, et pas suffisamment appuyés en arrière, le résultat en fut que 350 pieds linéaires des travaux ont été repoussés de leur place, une partie renversée, et le reste si dérangé qu'il devint nécessaire de soulever et recaler toute cette longueur.

Tout ceci était dû à l'état négligé dans lequel on avait laissé ces travaux, lesquels n'ayant pas été remplis de pierres et appuyés suffisamment ne purent résister au choc de la glace poussée par l'inondation survenue en février dernier.

La construction et le creusement du havre intérieur furent poussés avec beaucoup plus d'énergie durant l'an dernier qu'en toute autre période antérieure. Le détritit annuellement apporté par le ruisseau et déposé dans le chenal et le bassin donna lieu à beaucoup de délai et à un dragage additionnel; surtout dans le printemps de 1856, lorsque la glace flottait au-dessus du pont, l'eau perça en partie un nouveau chenal dans la direction ouest, emportant avec elle pas moins de 15,000 verges cubiques de terre, qui avec celle emportée des parties plus élevées du ruisseau, ne peuvent pas se monter à moins de 21,000 verges cubiques.

Comme le fait a déjà été mentionné dans de précédents rapports, la position de ce havre, situé comme il l'est à l'embouchure d'un ruisseau qui passe pour la plus grande partie à travers un sol d'une nature purement argileuse, et exposé à de grandes inondations, durant lesquelles une grande quantité de matière terreuse est emportée et déposée dans les eaux comparativement calmes au débouché, fera toujours qu'ils sera obstrué et rempli de boue, tant que le bassin lui-même, et le chenal entre les jetées conduisant au lac formeront le débouché du ruisseau.

Cette tendance à la formation d'amas de boue a été augmentée encore, dans l'origine, à raison de l'espace resserré entre les jetées primitives.

Lors du dommage récent causé aux travaux, l'ingénieur du département fut envoyé pour s'enquérir de l'état du havre et en faire rapport, et il a donné un aperçu habile et élaboré à cet égard, répétant ce qui a été exposé plus haut relativement à sa tendance à s'envaser, et exprimant comme son opinion, que pour donner l'accès permanent requis aux vaisseaux, il faut adopter l'un des deux modes suivants:—premièrement, empêcher le ruisseau d'entrer dans le havre, et le diriger au moyen d'un nouveau chenal dans le lac, à l'ouest des jetées actuelles. L'objection à ce mode, suivant qu'il l'indique, est que véritablement il serait très dispendieux, en autant que ce chenal traverserait une

étendue considérable de terrain, toute divisée en lots de bâtisse, et estimée à une grande valeur, vû que les côtés devraient en être surement revêtus dans toute leur longueur, et qu'il devrait être de dimension à résister aux plus grandes inondations.

Outre la question des dépenses, le faible volume d'eau, dans les saisons de sécheresse, serait insuffisant pour empêcher qu'il ne se forme une barre de galet à travers l'embouchure du chenal, où elle demeurerait jusqu'à ce qu'elle fut enlevée par les prochaines hautes inondations, et dans l'intervalle, les environs deviendraient malsains à cause des eaux stagnantes qui croupiraient dans cette barre, et l'effet de la tranchée ainsi dirigée serait d'occasionner bientôt des dépôts et des obstacles à l'entrée du havre.

Le second mode suggéré, est de construire une nouvelle jetée à cent pieds à l'est de la jetée est actuelle, et de faire disparaître la partie étroite de la dernière, n'en laissant que la partie intérieure et large. Par ces moyens, deux entrées, en tout environ 180 pieds de large, seraient obtenues, et se trouvant environ égales à celles du bassin intérieur, l'ingénieur considère que la tendance à la formation d'amas de boue serait de beaucoup diminuée, et que les inondations quand elles auront lieu, passeraient avec impétuosité au-dessus de tout, et par ce moyen conserveraient les bassins et les débouchés libres d'embaras. Mais d'autant plus que la source de ce mal, c'est-à-dire, la grande quantité de débris apportée annuellement, ne pourrait disparaître, et que le débris continuerait nécessairement à être déposé dans les eaux calmes du lac près de l'embouchure du chenal, les soussignés craignent que, malgré que des inondations pourraient être assez considérables pour entraîner ce débris dans des eaux si profondes que l'entrée serait longtemps sans être obstruée, cependant les inondations ordinaires quoiqu'elles apportent aussi des quantités considérables de matières terreuses, seraient insuffisantes, vû la largeur considérablement augmentée de l'entrée, pour emporter la boue qui continuerait à se déposer en dedans des jetées, et ainsi il serait indispensable d'avoir recours à un draguage périodique. Sous ces impressions, et prenant en considération les dépenses considérables qu'entraînerait l'adoption de ce mode (pas moins de £40,000,) les soussignés ne sont pas prêts à le recommander, et ils sont d'opinion que tout ce qu'il serait opportun d'entreprendre pour le présent serait de terminer le bassin selon les termes du contrat, étendre un peu la jetée ouest, et y ériger deux phares principaux, en prenant le soin d'enlever par le draguage les obstructions que pourront causer de temps à autres les dépôts qui se font dans le bassin.

Il a aussi été proposé par d'autres, de construire une écluse à travers le ruisseau au-dessus du bassin, dans le but de créer un étang pour y recevoir les dépôts, mais cet étang aurait pour effet de bientôt remplir le lit du ruisseau jusqu'au niveau de l'écluse, causant par là beaucoup de dommage à la propriété située au-dessus,—et de nuire sérieusement aux moulins situés plus bas sur le ruisseau, et d'empêcher qu'ils ne soient accessibles par des bateaux comme ils le sont aujourd'hui.

Les soussignés ont entendu dire que ce ruisseau à une époque reculée entraît dans le havre par un chenal entièrement différent ; s'il était prouvé que tel a été le cas, ce serait un sujet qui mériterait d'être examiné, dans le but de constater si le ruisseau pourrait être rendu à son premier cours, vû qu'il n'y a pas de doute que l'efficacité du havre pourrait dans ce cas être plus sûrement assurée et à meilleur marché.

La position de ce havre prend chaque jour de l'importance, d'autant plus qu'il est le débouché d'une étendue bien considérable de contrée inférieure à aucune en fertilité, en établissement rapide et en abondance.

CANAL DE LA BAIE BURLINGTON.

Les additions aux jetées aux deux extrémités de ce canal, qui étaient en voie de progrès à l'époque du dernier rapport, ont été entièrement achevées, et élevées à la hauteur projetée ; des dépenses considérables pour les réparations furent inévitables durant l'année dernière.

Les parties les plus faibles de l'ancienne construction ont été enlevées, et reconstruites ; mais quelques autres parties, en conséquence de l'affaissement des matériaux, ont besoin d'être démolies et renouvelées.

Le 18 de juillet dernier, la tour du phare et la maison du gardien furent détruites par le feu, supposé avoir été causé par des étincelles d'un steamer qui passait. Une lumière temporaire a été immédiatement substituée, et a été maintenue durant le reste de la navigation. Il est maintenant nécessaire d'ériger des bâtisses convenables,—dont le coût formera un item dans les estimés qui seront soumis à la législature.

Il a été aussi nécessaire de fournir un nouveau bac pour traverser les voitures, etc. ; ainsi qu'un autre plus petit pour traverser les piétons.

SERVICE DES REMORQUEURS AU-DESSUS DE MONTRÉAL.

Le service des remorqueurs durant la saison passée entre Lachine et Kingston a excédé celui des années précédentes, et comme il n'a pas été fait de plaintes, les soussignés n'ont pas raison de croire qu'il n'a pas été accompli d'une manière efficace et satisfaisante.

QUAIS EN BAS DE QUÉBEC.

Les quais à Berthier et à l'Islet, depuis qu'ils ont été complétés et enlevés des mains de l'entrepreneur, continuent à être dans un bon état d'efficacité. Les quais à la Malbaie et aux Eboulements, ainsi qu'à la Rivière du Loup, ont été endommagés quelque peu à leurs extrémités extérieures par la force de la glace, à laquelle ils sont très exposés ; il fut jugé nécessaire de protéger ces extrémités et chacun des côtés, sur la longueur d'environ 20 pieds, avec un bordage de chêne ou d'orme. Les angles exposés ont aussi été bien assurés avec les liens de fer ; ainsi protégés, il est à espérer que ces divers travaux demeureront dans un état sûr pour un nombre d'années, sans exiger d'autres réparations.

Il a été construit au quai de la Pointe aux Orignaux une aile d'environ 120 pieds de long sur le côté en amont de l'extrémité extérieure. Les brise-glaces furent placés, les poteaux d'amarrage fixés, et le plancher complété ; et l'ouvrage entier fut terminé avant le commencement de l'hiver, à l'exception de quelques liens de fer aux angles. Les hautes marées du printemps qui survinrent à la fin des travaux empêchèrent qu'ils ne fussent posés ; mais il y sera remédié à l'ouverture du printemps.

Au quai de Rimouski rien ne fut fait durant l'été dernier. La construction d'une aile, telle que recommandée plus haut, est considéré être d'une très grande importance, non seulement pour la commodité et la sûreté des vaisseaux qui approchent le quai, mais aussi pour le surcroît de force et de solidité que le quai en retirera.

Il serait très important dans le but d'avoir accès facile aux quais ci-dessus mentionnés et de s'en servir commodément, d'ériger sur chacun un petit phare et d'y placer deux grues d'un pouvoir modéré. A chacun de ces quais il devrait

y avoir aussi une bâtisse pour le logement d'une personne dont le devoir serait d'entretenir les lumières, prendre soin des provisions, et percevoir les taux de quaiages qui devraient être établis.

La nécessité d'une pareille charge à chaque quai a été recommandée dans le dernier rapport, vu qu'il était évident qu'ils étaient endommagés par des personnes qui y allumaient des feux et les détérioraient faute d'une autorité locale convenable pour prévenir ces déprédations.

PHARES EN BAS DE QUÉBEC.

Les maisons des gardiens à chacun des endroits respectifs où il y a des phares en voie de construction peuvent être considérées comme achevées, ainsi que les tours à feu à la pointe ouest d'Anticosti et du cap Rosier, qui sont prêtes à recevoir les fanaux ainsi que l'appareil d'éclairage.

A la pointe d'Amour et à l'île de Belleisle les tours étaient complétées à l'époque des derniers rapports, à l'exception de l'étage supérieur et de la chambre à l'éclairage ; et il est probable qu'à l'époque de la réception du prochain rapport, ils seront aussi entièrement prêts pour recevoir les fanaux et les appareils à éclairage.

Les travaux de toutes ces bâtisses ont été exécutés avec plus de soin qu'à l'ordinaire, avec les meilleurs matériaux et le plus solidement possible. Leur éloignement de tout autre établissement, leurs positions très exposées et la grande difficulté d'y arriver exigeaient doublement qu'ils fussent ainsi construits.

Comme il était impossible de se procurer de la pierre bonne à polir et qui pût convenir à l'extérieur des bâtisses dans les environs, et comme la construction de quais ou de places pour attérer, si cette pierre était apportée d'une distance, aurait entraîné de grandes dépenses, il fut décidé que les extérieurs seraient construits de deux rangées de la meilleure qualité de brique à feu anglaise, posée dans le ciment.

Au lieu de la maçonnerie en pierre ordinaire qui devait servir à la face intérieure des ouvrages tel que spécifié en premier lieu, on trouva bientôt qu'il valait mieux y substituer une maçonnerie bien préparée et bien jointoyée ; par ce moyen la qualité de l'ouvrage fut bien supérieure, et de l'emploi profitable fut donné aux hommes qui devaient y rester, après avoir amplement pourvu à leur sûreté et leur confort, l'expérience de la première année ayant démontré que près de la moitié de la saison des travaux était perdue, entre le temps où les hommes devaient nécessairement partir, et le temps où ils devaient être de nouveau transportés à l'endroit de leurs occupations. Les dépenses occasionnées par les gages et l'entretien des hommes ainsi hivernés furent donc en quelque sorte compensées par les matériaux qu'ils préparèrent durant cette période. La nécessité d'enduire de plâtre la surface intérieure des murs se faisait évidemment sentir, opération qui ne manquait pas d'être très importante, si l'on tient compte de la distance où il fallait se procurer la chaux et le sable, et des difficultés de débarquer les matériaux de toute espèce, et de les transporter des rives à l'endroit où se faisaient les travaux.

Tel qu'il a été mentionné dans le dernier rapport, la poursuite des travaux fut entravée par des difficultés extraordinaires. Il fallait transporter la grande masse des matériaux à une distance considérable, et les débarquer sur une rive nue et sans protection, battue constamment par une mer clapoteuse, exposant par là la vie et la propriété. Dans beaucoup de cas, quand les vaisseaux étaient arrivés près des travaux il devenait impossible d'attérer, et il est fréquemment survenu des délais de deux à six semaines avant de pouvoir aborder sûrement. Une perte ruineuse du temps des hommes et des chevaux eût ainsi lieu d'une

manière inévitable, et depuis la date du dernier rapport six vaisseaux de 80 à 100 tonneaux et un steamer fait pour la mer, avec tous leurs chargements, ont été complètement perdus. Ces difficultés se rencontrent plus ou moins à tous les travaux, mais plus particulièrement à l'isle de Belleisle, où il fallait garder un grand nombre d'hommes et de chevaux. Indépendamment de la perte de temps occasionnée par l'impossibilité pour les vaisseaux d'aborder l'île pour y débarquer les matériaux et les provisions avec quelque degré de régularité, tous les chevaux périrent, vu que le steamer qui leur apportait du fourrage fit naufrage, et que l'île était si nue qu'elle ne produisait aucune espèce d'herbe qui aurait pu leur conserver la vie. Les pauvres bêtes furent réduites à la famine, et avant que la mort ne vint adoucir leurs souffrances, elles devinrent furieuses et cherchèrent à s'entredévorer.

Vers la fin de l'année, M. Gauvreau, le surintendant immédiat de ces travaux, fut dépêché dans un autre steamer pour faire une inspection générale, et en descendant, ayant rencontré l'épave du steamer Doris, dont il a été parlé plus haut, il procéda de suite vers Belleisle dans le but de prévenir le malheur qui aurait pu survenir au parti qui s'y trouvait. Quand il put aborder l'île avec sûreté, il commença à débarquer des provisions, mais le temps devenant bien menaçant avant qu'il eût pu en délivrer une quantité suffisante, il en vint bien à propos à la détermination de ramener tous les hommes à Québec.

Le parti de travailleurs, avec toutes les provisions nécessaires, etc., sera dépêché aussitôt que l'état du fleuve le permettra, et on a lieu d'espérer que toute la maçonnerie, etc., sera complétée, et que les fanaux et les appareils à éclairage seront placés et prêts vers le milieu ou la fin d'août le plus tard.

Avant de commencer ces travaux, on avait bien prévu des difficultés de ce genre, mais pas de si graves que celles qui ont été éprouvées. En faisant des arrangements pour leur construction, les commissaires d'alors en choisissant M. Baby furent guidés par le fait que ce monsieur avait des avantages supérieurs pour exécuter ces travaux, des steamers à son ordre et d'autres vaisseaux, les machines, les matériaux, etc.

Il fut considéré presque impossible en face des circonstances, de faire une estimation approximative du coût, et en convenant de signer un contrat pour l'exécution des travaux à des prix plus élevés d'un certain pourcentage que ceux alors payés en la cité de Québec, il stipula spécialement qu'il devrait être distinctement entendu qu'un officier de confiance du département serait placé à chacun de ces travaux, dont le devoir serait, de concert avec le surintendant en chef, de tenir un compte strict de toutes les dépenses quelconques encourues, y compris le coût et le frêt des vaisseaux, le coût des matériaux, les gages des hommes, etc., etc., et que dans le cas où il serait évident que les taux mentionnés dans le contrat ne couvrent pas le coût des travaux, on conviendrait de payer ces dépenses, et de lui allouer un pourcentage raisonnable pour son trouble, son inquiétude et ses déboursés. Cette stipulation fut sanctionnée par les commissaires, et, sur ce principe, il sera nécessaire, tel qu'exposé plus haut, de régler ces travaux.

LES REMORQUEURS EN BAS DE QUÉBEC.

Tel que mentionné dans le dernier rapport, l'entrepreneur du service de remorque en bas de Québec, était tenu par son premier contrat de fournir des vaisseaux d'un certain pouvoir et d'une certaine classe, mais sur les représentations faites au gouvernement par la chambre de commerce de Québec, et par plusieurs autres personnes intéressées à ce que ce service fut accompli d'une manière efficace, il fut requis de suspendre les arrangements qu'il faisait alors

pour les bâtimens qu'il devait fournir par son contrat, et après quelques négociations à ce sujet, sur un rapport fait par ce département, il émana un ordre en conseil pour autoriser l'annulation du contrat et pour en faire un nouveau, par lequel des vaisseaux à hélice en fer d'un bien plus grand pouvoir, etc., que ceux requis par le premier contrat, devaient être fournis par lui. Ces vaisseaux ont conséquemment été fournis, et depuis qu'ils ont été placés sur la ligne, ce qui a été fait dans le temps stipulé, le service a été accompli de la manière la plus satisfaisante.

Comme dans le début de toutes les entreprises de ce genre, quelque bien exécutées qu'elles puissent être, quelque importantes qu'elles soient aux intérêts du pays, les résultats de celle-ci, jusqu'à un certain point, ont fait éprouver des dommages sérieux à l'entrepreneur.

Un aperçu a été préparé par l'entrepreneur de ce service par lequel il appert que les dépenses totales de l'année, pour le fonctionnement de la ligne, à venir au premier janvier, 1857, se sont montées à £27,504, dans laquelle somme est comprise l'intérêt sur le coût des vaisseaux, l'assurance, les provisions, comme le charbon, suif, etc., et les gages et la pension des officiers et des hommes. D'un autre côté, les recettes pour services accomplis durant la saison, d'après les taux de tarif fixés, ne se montent qu'à £3 933 0s. 1d. Si à cette somme on ajoute le bonus du gouvernement, £11,300, les recettes totales seront de £15 283 0s. 1d., —en déduisant cette somme des dépenses on trouvera une perte de £12,521 pour l'année. Il est donc bien évident que le service ne saurait être accompli à moins que l'entrepreneur ne reçoive une nouvelle aide, ou que d'autres moyens ne soient adoptés. Les soussignés comprennent parfaitement l'importance de l'établissement d'un service efficace de remorque sur la ligne en bas de Québec. Il ne saurait y avoir de doute que, par ce moyen, l'assurance sera de beaucoup réduite, et le commerce par le St. Laurent encouragé et augmenté en proportion. Ils sont aussi fermement d'opinion que les recettes directes sous le tarif (même si les taux sont diminués, comme le commerce le demande.) augmenteront considérablement après une année ou deux, —tellement qu'après quelques années, la ligne se supportera elle-même sans aide sous forme de bonus; mais dans l'intervalle l'entreprise doit être protégée. L'aide nouvelle recommandée devrait, au jugement des soussignés, être régiee sur les recettes de l'entrepreneur sous son tarif, et retirée entièrement quand il apparaîtra par le montant du bonus et des recettes du contrat pour la saison qu'elle ne sera plus nécessaire.

STEAMERS OCEANIQUES.

La forme du contrat en vertu duquel la ligne des steamers océaniques est établie pour voyager entre les ports de Montréal, Québec et Liverpool, durant la saison de navigation du St. Laurent, et entre Liverpool et Portland durant les mois d'hiver, est annexée au dernier rapport de ce département.

Il n'est personne qui n'admette que le service a été accompli de la manière la plus satisfaisante et la plus recommandable; mais malheureusement, les observations qui viennent d'être faites dans le chapitre précédent à l'égard des pertes et des difficultés auxquelles ces entreprises sont exposées à leur début, peuvent également trouver leur application ici. Il n'a été épargné ni trouble ni dépense pour placer des vaisseaux de première classe sur la ligne, et pour les équiper sous tous les rapports de la manière la plus supérieure. Cependant, il est bien démontré par les entrepreneurs que la ligne a été loin de payer durant cette première saison.

Les avantages que retirera nécessairement la province de l'établissement d'une pareille ligne de communication sont de jour en jour plus manifestes, mais

pour que ces avantages soient aussi nombreux et aussi considérables qu'on devrait l'espérer d'une telle ligne, il faut que les voyages soient plus fréquents, et qu'une aide correspondante soit accordée par la province. Mais comme ce sujet a été soumis à la législature par la plus haute autorité, il est inutile de s'y arrêter plus longtemps ici.

Les voyages faits par les vaisseaux de la compagnie canadienne océanique à la vapeur ont démontré d'une manière incontestable l'importance et la sûreté du passage par le détroit de Belle-Isle, pendant une partie considérable de l'année. — A ce sujet, un des principaux propriétaires de la ligne, Hugh Allan, écuyer, dans une communication récente adressée à l'un des soussignés, s'exprime en ces termes :—“ Nos bâtiments à vapeur ont bien souvent passé par le Déroit de Belle-Isle durant l'année dernière, depuis le commencement de juin jusqu'à la clôture de la navigation dans le St. Laurent ; et bien que des banquises de glace aient souvent été rencontrées, l'expérience de l'année dernière prouve que les bâtiments à vapeur peuvent passer par ce détroit en sûreté durant presque tout le temps que le fleuve St. Laurent est libre.”

Dans une autre communication de ce monsieur, il est dit que,—“ Malgré un nombre plus qu'ordinaire de banquises de glace dans le détroit et dans les environs cette année, (1856.) nos steamers ont à chaque passage, tant en allant qu'en venant, depuis le milieu de juin, pris cette voie, et notre intention est qu'ils continuent à le faire jusqu'à la clôture de la navigation, ce qui démontre la valeur et la praticabilité de ce passage pour les bâtiments à vapeur.”

Après s'être étendu sur la vaste importance des phares maintenant en voie d'érection, M. Allan, se fondant sur l'expérience des capitaines de tous ses vaisseaux, et d'autres qui adoptent ce passage, fait voir la nécessité d'en augmenter le nombre.

Il recommande fortement que les phares additionnels suivants soient érigés dans l'ordre dans lequel ils sont ici exposés :—

Première saison.

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| Classe supérieure. | { | Cap Ray ou Cap Enragé, Terre-neuve. (Le phare à l'extrémité sud de St. Paul, qui est inutile en cet endroit, pourrait être placé à cette position.) |
| | | Cap Whittle, au Labrador, dans le golfe. |
| Classe inférieure.... | | Pot à l'eau-de-vie. Pélerin. |

Seconde saison.

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| Classe supérieure. | { | Pointe Féréol, à Terre-neuve, entrée ouest du détroit. |
| | | Battle Island au Labrador, entrée est du détroit. |
| Classe inférieure.... | | Batture Manacouagan, Fleuve St. Laurent. |
| | | Isle aux Grues. Isle Madame. |

Troisième saison.

- | | | |
|--------------------|---|--|
| Classe supérieure. | { | Cap Norman côte de Terre-neuve, à l'entrée du détroit. |
| | | Pointe Observation, à Anticosti. |
| | | Cap Chats, et Métis, fleuve St. Laurent. |

Outre ceux qui précèdent deux ou trois autres petits phares entre l'île Madame et Québec seraient d'un grand service. Les pilotes pourraient mieux indiquer les endroits où ces derniers pourraient être situés.

Chacun des principaux phares devrait être muni d'un canon d'alarme pour les temps de brume.

A raison des frais énormes et du délai qui se rattachent inévitablement à cause du climat à l'érection d'édifices en pierres, dans des endroits si éloignés et d'un accès si difficile que le seraient ceux dont il a été parlé si haut, les soussignés sont portés à croire que la substitution de pierres en fer entraînerait beaucoup moins de dépenses et conséquemment, ils ont pris des mesures pour s'assurer aussi près que possible du prix auquel ils peuvent être érigés.

Quatre jeux de fanaux et d'appareils à éclairage en commande chez le breveté ont été reçus, et les autres sont prêts à être envoyés aussitôt que la saison le permettra.

L'aperçu suivant indique la moyenne des passages faits par les principales lignes des steamers atlantiques.

	A l'ouest.		A l'est.		Aller & retour.			
	Jours.	Heures.	Jours.	Heures.	Jours.	Heures.		
Ligne Cunard..	Branche de Boston....		13.	7.	11.	12½.	24.	19½.
	Branche de New York.		11.	22.	11.	13.	23.	10.
Ligne Collins			12.	16½.	12.	8.	25.	0½.
Ligne Bremen....	Southampton.....		15.	0.	14.	12.	29.	12.
Ligne Canadienne.....			12.	20½.	11.	2.	23.	22½.

EXTENSION DU TÉLÉGRAPHE A TERRENEUVE—RAPIDES DU FLEUVE St. LAURENT—CANAL DU St. LAURENT ET DU LAC CHAMPLAIN.

En autant que possible, les divers sujets traités dans le dernier rapport ont été suivis *seriatim* dans celui-ci, en y ajoutant les observations sur chacun que les dépenses ou de nouveaux changements exigeaient. Mais quant aux trois items importants qui suivent, savoir : l'extension du télégraphe à Terreneuve—l'amélioration des rapides du St. Laurent, et la construction du canal du St. Laurent et du lac Champlain, comme les vues des soussignés sur les grands avantages qui reviendraient de chacun de ces travaux ont été exposées au long dans ce rapport, et qu'aucune autorisation d'agir n'a été encore promulguée, il est inutile ici d'en faire une plus ample mention ; il suffit de renvoyer au rapport en question pour toute information qui peut s'y rattacher.

COMMUNICATION ENTRE LE CANADA ET LE NOUVEAU BRUNSWICK.

Les travaux de ce chemin ont été exécutés durant la dernière saison par des partis séparés, travaillant à chaque extrémité ; une partie considérable du drainage et du nivellement a été effectuée d'une manière très supérieure. Les soussignés ont eu l'occasion de parcourir quelques milles de l'extrémité nord de ce chemin, tard dans le mois d'août dernier, représentés par la personne qui en a la charge comme un bon spécimen du reste sur lequel des travaux semblables se poursuivent. Mais ils furent bien mécontents de voir que des dépenses considérables avaient été faites sur les deux milles adjoignant la ville de Rivière du Loup, sur lesquels, à leur jugement, il n'aurait dû être rien dépensé avant que d'autres parties du chemin, qui étaient dans un état impraticable, n'eussent été améliorées, vu que la partie en question, proche de la ville, était avant ces améliorations, suffisamment bonne sous tous les rapports pour les communications projetées, et vu surtout que le faible montant de l'appropriation comparé avec la

grande étendue des travaux à faire, ne suffira certainement pas pour améliorer le chemin dans toute sa longueur, dans une pareille proportion, et que quelques unes des mauvaises parties pourront par ce moyen là nécessairement demeurer dans un état incomplet.

Comme il a été dit plus haut, le drainage et le nivellement du chemin sur lequel ils ont été faits, l'ont été d'une manière supérieure ; et là ou la ligne traverse un sol composé d'une proportion modérée de gravier ou d'autre matière solide, le chemin continue à être en bon état d'opération. D'un autre côté, plusieurs parties de ce chemin se trouvent dans un terrain bas de glaise argileuse molle, qui se brise en formant des trous dangereux et des ornières, si le chemin est fréquenté après avoir été nouvellement réparé ; et si on ne trouve pas les moyens de gravoyer ou macadamiser ces parties de chemins, il est à craindre qu'elles ne soient bientôt aussi impraticables que jamais. Le trafic qui passe par ce chemin s'accroît journellement, et de fait ne se trouve arrêté que par le mauvais état des parties de chemin qui ne sont pas encore réparées.

Cette ligne peut-être considérée comme la principale, sinon, la seule par laquelle les provisions peuvent être fournies du Canada aux personnes engagées dans le commerce de bois dans la partie nord-ouest de l'état du Maine, et du Nouveau-Brunswick.

GROSSE ISLE.

Les travaux mentionnés dans le dernier rapport ont depuis été terminés ; ils comprenaient principalement l'érection d'une buanderie, d'une maison pour y déposer les morts, et de quelques autres édifices nécessaires.

Toutes les maisons qui sont annuellement requises sont généralement tenues en bon état de réparation ; mais les maisons temporaires, bâties il y a quelques années, sont en ruine ; on se propose de les abattre, et d'employer les matériaux (principalement des planches) pour d'autres objets auxquels ils pourront servir.

EDIFICES PUBLICS.

COURS DE JUSTICE ET PRISONS.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

Il a été dit dans le dernier rapport que l'on s'attendait à ce que ce vaste édifice serait assez avancé pour permettre au département de le livrer à l'officier qu'il appartient vers ou avant les premiers jours de mai suivant (1856). Le premier jour de ce mois, les protonotaires furent mis en possession des bâties, et depuis cette époque les cours de justice ont été tenues et toutes les affaires qui s'y rattachent ont été transigées dans l'édifice.

De temps à autre, le département a fait faire des appareils et autres améliorations à l'intérieur, sur des réquisitions du protonotaire et d'autres officiers de la cour appuyées dans beaucoup de cas par les juges.

Il a été récemment posé d'autres tubes à vapeur pour réchauffer les parties éloignées dans les hauteurs de l'édifice.

Les dépenses totales se montent à la somme brute de £74,142 5s. 11d., qui comprennent non seulement les sommes payées mais encore tous les contrats et obligations actuellement dûs, en autant qu'ils ont été recueillis jusqu'au 1er février 1857, savoir :

Travaux de contrats et calculés.....	£32,885	10	8
Travaux additionnels sur l'édifice	11,064	16	5½
Domages et indemnités.....	6,035	17	3
Appareils à l'épreuve d'incendie et dépenses contingentes	3,042	10	10½
Chauffage et ventilation.....	4,301	11	11½
Plombage et appareil à gaz.....	1,688	8	1½
Ameublements et appareils.....	6,063	14	2
Tapis, paillasons et grilles.....	976	16	6
Travaux faits à l'extérieur et approches.....	674	15	2
Journaliers, chauffeurs et hommes de guet.....	315	8	11
Comptes de combustible.....	1,088	1	10
Comptes spéciaux, nettoyage de l'édifice.....	1,781	5	1
Surveillance, commission de l'architecte, etc.....	3,942	16	0
Do do	281	1	11
	£74,142	5	11

Les soussignés ne connaissent point d'autres dépenses à faire à l'édifice si ce n'est de l'entourer d'une balustrade convenable ; en le faisant, il serait bien à désirer que cette partie qui se trouve sur la rue Notre-Dame soit reculée de manière à augmenter la largeur de la rue qui, dans le moment, se trouve trop étroite sur le front d'un édifice d'une telle importance.

Il a été fait des remontrances aux autorités de la cité sur la convenance de démolir la vieille bâtisse qui est encore debout et qui, par son apparence désagréable, enlève une grande partie de l'effet que produirait le nouvel édifice.

PRISON DE MONTRÉAL.

Au chapitre des "prisons" les commissaires des travaux publics pour le temps d'alors ont réitéré des remontrances sur l'insuffisance de cet édifice dans les choses les plus nécessaires à une bonne prison, soit sous le rapport des clôtures, de l'emploi à donner aux prisonniers, de leur sûre détention, des cours d'exercice isolées, des abris à bois, des appartements de jour, de la ventilation, de la classification, etc. Dans leur dernier rapport, les soussignés font les mêmes représentations et ajoutent,— "que cet exposé s'applique à chacune des prisons qui se rattachent à ce département en autant qu'il peut être considéré comme ayant trait aux réparations faites sous son contrôle. De fait, quelques-unes d'entre elles sont une disgrâce pour un pays civilisé, et c'est avec beaucoup de répugnance que les commissaires se sont trouvés inévitablement les intermédiaires par lesquels il a été encouru de temps à autre, sur un certain nombre d'entre elles, des dépenses qui ne sont pas seulement tout-à fait insuffisantes pour leur objet, mais qui sont faites sur des bâtisses qui ne sauraient être mises en bon ordre pour aucun prix." Cette représentation, les soussignés se croient tenus de la répéter encore.

La prison de Montréal est encore dans l'état où elle était lors du dernier rapport. En conséquence d'une représentation des grands jurés du district, soumise au gouvernement exécutif par l'honorable juge en chef de la cour du banc de la reine, jointe aux recommandations faites par le Dr. Nelson, inspecteur des prisons, il fut fait une estimation du coût que les améliorations des ailes sud-ouest et nord-ouest entraîneraient d'après les suggestions de ce dernier officier. Les estimations se montaient à £4,434 0 0, et l'appropriation dépend de la décision de la législature. Mais avant de faire aucun déboursé, il paraît grandement désirable aux soussignés qu'il soit adopté quelque plan étendu et général qui fasse disparaître les stigmates imprimés depuis si longtemps sur le nom de la province, à propos de ces repaires dont elle se sert pour incarcérer les criminels sous sentence comme les prisonniers avant procès et les débiteurs.

COUR DE JUSTICE ET PRISON DE KAMOURASKA

Lors de la formation de ce district, il fut fait sur cet édifice, qui n'était d'abord qu'une maison de résidence de dimensions ordinaires, quelques dépenses pour le rendre propre à servir aux besoins d'une cour de justice et prison. Il est inutile de dire combien il répond peu à sa destination; le Dr. Nelson a recommandé d'y faire ajouter une aile qui servirait de prison, et dont le coût est porté à £2087 16 4. Cette dépense n'a pas encore été autorisée.

COUR DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

Il faut faire quelques changements et donner plus d'extension à la prison dans cet édifice. Les officiers qui y sont attachés se plaignent justement de ce qu'il est imparfaitement chauffé. Le chauffage devait se faire au moyen d'un air chaud dont le constructeur garantissait l'efficacité; sommé de remédier aux déficiences, il a attribué l'insuccès aux tuyaux de cheminées et aux cheminées, et il est vrai que jusqu'à un certain point elles sont bien défectueuses. Il a été fait un compromis avec lui, et il est à espérer que le mal ne continuera pas.

PRISON DE QUEBEC.

Les représentations réitérées des grands jurés ont porté l'attention du gouvernement sur l'absolue nécessité d'une nouvelle prison, en un endroit plus convenable. Les soussignés ont en conséquence, été autorisés à demander des plans, et l'on se proposait d'ériger à cette fin un édifice d'après le plan le meilleur avec toutes les améliorations que l'on pourrait y faire, sur un lot de terre que la province a acheté en dehors des murs et connu sous le nom de "propriété Bonner."

Avant de prendre définitivement cette démarche on trouva expédient de soumettre l'affaire à la considération des autorités militaires; et sur les sérieuses représentations qu'elles firent sur le dommage que la construction de ces bâtisses causerait aux défenses de la cité dans cette position, et de la certitude qu'il y aurait qu'elle serait détruite dans le cas où la cité serait attaquée, il fut entamé des négociations qui sont encore pendantes pour un échange de propriété contre une propriété de l'artillerie de même valeur, et convenable, sous les rapports comme site de prison. Aussitôt que cette question sera décidée d'une manière satisfaisante, les nouvelles bâtisses seront commencées. Dans l'intervalle il devra se faire des réparations d'environ £200 sur les soupapes, les portes, les fenêtres, murs d'entourage et le jointoyage des murs extérieurs de la bâtisse.

PALAIS DE JUSTICE DE QUEBEC.

Cet édifice est en bon état de réparation, à l'exception de quelques uns des planchers qu'il faudra faire, et qui pourront coûter £100.

La salle de la cour d'appel a été préparée pour la commission de la tenure seigneuriale ; et cette dernière se trouvant maintenant fermée, les arrangements de la salle doivent être ramenés à leur ancien état à un coût d'environ £100.

Les travaux qui se rattachent à l'introduction et à la distribution de l'eau dans tout l'édifice ont été complétés.

COUR DE JUSTICE ET PRISON DE SHERBROOKE.

L'état dans lequel se trouvent cette prison et la cour de justice, mais surtout la première, est tel qu'il devrait être le sujet de remontrances sévères de la part de chaque grand jury du district qui se succède. Il n'est pas possible de remédier à une mauvaise construction et aux arrangements de la prison actuelle ; et quant à la cour de justice, les fondations, couvertures, etc., en étaient dès l'origine tellement défectueuses et les arrangements en étaient si mauvais, qu'elle fût et continue encore à être une source intarissable de plaintes et de dépenses.

Sous ces circonstances, les soussignés ont désiré recommander ou encourir le moins de déboursés possibles sur ces édifices, et ils sont d'opinion que jusqu'à ce que la question de l'amélioration générale des prisons soit prise en considération et décidée, les dépenses devraient être limitées au juste nécessaire pour empêcher que l'édifice ne tombe en ruine. Il a été récemment fait par ordre du département une inspection de la bâtisse d'après ce principe, et l'estimation du coût des ouvrages indispensables, se monte à £650 pour la cour de justice et £300 pour la prison.

PRISON ET COUR DE JUSTICE DE ST. HYACINTHE.

Les remarques qui viennent d'être faites sur la prison de Sherbrooke s'appliquent encore plus fortement à celle de St. Hyacinthe. Le grand jury du district représente la prison comme trop petite, peu sûre et dans un état de détérioration, et incapable de servir aux besoins d'une prison. Un officier du département a aussi reçu instruction de l'inspecter et d'en faire rapport, et il porte le coût des réparations extérieures à £157 15s Od. Mais il ajoute "qu'il faudrait faire de grands déboursés pour l'intérieur, mais que la bâtisse étant vieille et en ruine, il n'a recommandé que les déboursés indispensables."

COUR DE JUSTICE ET PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

Certaines réparations et améliorations ont été autorisées sur la réquisition du protonotaire et shérif. Ce sont principalement, la reconstruction des têtes de cheminée, la pose d'un trottoir, et la pose de paratonnères, le jointoyage des murs et les appareils à gaz.

Le toit est dans un état très défectueux, et il a été demandé et reçu des soumissions pour le réparer et le renouveler en général ; la plus basse soumission a été de £151 pour la prison et £437 pour la cour de justice.

 MAISON DE DOUANE A QUÉBEC.

Le plan de cette maison de douane ayant été, avec l'approbation du gouvernement, choisi parmi un certain nombre d'autres plans, il fut aussitôt demandé et reçu des soumissions pour cette construction et le contrat fut adjugé à la plus basse—celle de M. M^rGreevy, se montant à £39,875. Le coût total sera en définitive à peu près le montant de l'estimation de l'architecte, savoir £46,874 que l'on peut considérer comme susceptible d'être divisée en deux parts à peu près égale, l'une pour l'édifice lui même, et l'autre pour ce qui n'est guère moins essentiel, le remplissage de ce grand espace sur le front, avec les approches nécessaires et les travaux considérables qu'il faut pour les protéger ainsi que l'édifice contre l'action des vagues. Jusqu'ici les travaux ont été bornés à la construction des fondations, etc., etc.

L'entrepreneur a travaillé avec une énergie peu ordinaire et le progrès des travaux et la manière dont ils ont été faits ont été très satisfaisants. Il a sagement profité de l'hiver pour se procurer et avoir tous les matériaux nécessaires, et outre les facilités du charroyage pendant cette saison, il a commandé les services du nombre de journaliers nécessaires, ce qu'il n'aurait pu faire après l'ouverture de la navigation qu'à des prix bien au dessus de ceux qu'il a payés.

 MAISON DE DOUANE A MONTRÉAL.

La maison de douane actuelle à Montréal et celle de Toronto, sont extrêmement petites et sont insuffisantes pour les besoins actuels et croissants de ces ports florissants.

La position de la douane à Montréal rend impossible tout agrandissement. Les percepteurs et d'autres personnes ont très souvent demandé qu'il y fut dépensé de fortes sommes; mais pour les raisons assignées plus haut, et dans le dernier rapport annuel de ce département, il a été recommandé qu'un site convenable soit acheté pour y ériger un autre édifice suffisamment grand, et de vendre le site actuel, qui contribuerait pour beaucoup dans les frais de construction du nouveau.

 MAISON DE DOUANE A TORONTO.

Il semble aux soussignés que l'occasion est arrivée de choisir un site pour une nouvelle maison de douane, qu'il faudra avant longtemps construire dans la cité de Toronto. Il y a dans le moment des lots vacants dans des positions convenables, qui seront bientôt occupés et ne pourront s'acheter qu'à des prix beaucoup plus élevés, et il serait prudent de considérer jusqu'à quel point le choix du site dépendra du principe adopté d'avoir un dépôt central et des quais pour tous les chemins de fer qui ont leur terminus dans la cité.

 MAISON DE DOUANE A KINGSTON.

Le contrat pour la construction d'une nouvelle maison de douane pour le port de Kingston a été donné à Thomas C. Pidgeon, maître constructeur,—ses soumissions étant les plus basses. D'après les termes du contrat, tout l'ouvrage à faire se fera pour la somme ronde de £6965, faisant, £1458 de plus que l'estimation de l'architecte.

L'ouvrage avance d'une manière satisfaisante.

MAISON DE DOUANE A HAMILTON.

Des plans ont été fournis pour des bâtisses de douane au port d'Hamilton, et l'on se propose de procéder aux travaux aussitôt que la législature aura fait les appropriations nécessaires.

BUREAUX DE POSTE.

BUREAU DE POSTE A QUÉBEC.

Comme il n'a été donné aucune autorisation de procéder à la construction du nouveau bureau de poste à Québec, rien n'a encore été fait. On croit que les délais sont dûs à ce que le site n'est pas encore déterminé.

BUREAU DE POSTE A HAMILTON.

Ce bureau de poste est fini, et l'on y a transigé des affaires durant l'année dernière.

BUREAU DE POSTE A TORONTO.

Des dépenses inévitables ont été faites sur le bureau de poste de cette cité, le drainage était bien défectueux; et quelques déboursés ont été faits pour préparer un certain nombre de boîtes à lettres qu'exigeaient les affaires croissantes du bureau. Pour plus grande protection contre le froid, les entrées et vestibules ont été changés et des doubles chassiss ont été posés au bureau d'assortissement, etc.

BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.

Le nouveau bureau de poste à Kingston se continue par MM. Overend et Mathews, dont les soumissions étaient les plus basses. Elles se montaient à £6745 étant de £1568 de plus que l'estimation de l'architecte. Les travaux avancent d'une manière satisfaisante.

BUREAU DE POSTE DE LONDON.

Le maître-général des postes a acheté pour la somme de £2160 un site de bureau de poste à London. Le montant approprié à cette fin était de £2500. L'édifice se construira aussitôt que les fonds nécessaires seront accordés.

ÉCOLES NORMALES ET MODELES.

MONTRÉAL.

Il a été dépensé, durant les derniers six mois, environ £1114 pour certains changements demandés par le surintendant de l'éducation pour le Bas-Canada, dans les vieux édifices qui font face sur la rue Notre Dame, près du carré Jacques Cartier, et anciennement employés comme bureaux du gouvernement, pour les mettre en état de servir comme écoles normales et modèles de la partie catholique romaine de la population.

Dans la vue d'obtenir sans délai les mêmes avantages pour la partie protestante de la société de Montréal et du district adjacent, les autorités du collège McGill ont demandé au gouvernement l'autorisation de dépenser une somme de £2629 pour réparer et préparer l'édifice en ruine, autrefois occupé comme lycée, dans Belmont Street, et ils ont promis que le bureau d'école, par l'entremise de ses officiers veillerait à ce que les dépenses se feraient avec économie et jugement. Après avoir dûment examiné le tout, un officier du département a fait rapport que les réparations, etc., étaient indispensables, et que les estimations étaient modérées et en conséquence un arrangement a été conclu avec le bureau des écoles avec l'entente que la somme fixée serait suffisante. Cet édifice a été aussi ouvert à l'enseignement le 4 du courant.

QUÉBEC.

Autorisation a été donnée de dépenser une somme n'excédant pas £2000 pour réparer et préparer la partie qui reste du vieux château ou du château St. Louis—pour recevoir les écoles normales et modèles de la cité et du district de Québec. Les réparations à faire sont considérables, vu l'état de détérioration dans lequel se trouvent les ouvrages en bois, les planchers et le toit; dans le fait il devra être nécessaire de renouveler le toit dans toute son étendue. Depuis que cette dépense a été autorisée, un coup de vent survenu le 4 novembre dernier, a endommagé le toit et la maçonnerie pour un montant d'au moins £200.

EDIFICES PARLEMENTAIRES.

TORONTO.

Durant la vacance qui a suivi la dernière réunion du parlement, il a été pris des mesures pour mieux protéger les ailes de derrière et les nouvelles bibliothèques, dans le cas où le feu prendrait dans l'édifice principal—en fermant toute communication avec doubles portes en fer et posant à l'extérieur des contrevents en fer aux ouvertures—montant des coupe-feu en briques à travers le toit, partout où le toit des ailes se joignait au toit de l'édifice principal—et couvrant les ailes en ardoise. L'on a encore pourvu contre les dangers du feu en pratiquant dans l'intérieur deux grands réservoirs qui sont toujours remplis d'eau, avec jets d'eau munis de soupapes et tuyaux en rapport, prêts à servir immédiatement dans la bibliothèque et les autres parties de l'édifice.

La nouvelle bibliothèque a été complétée et contient maintenant les nouveaux livres qui ont été achetés en Europe, et sur l'un des côtés sont suspendus les portraits de sa majesté et ceux des orateurs de l'assemblée législative. Le plan de cet édifice en premier lieu était en brique avec couverture en ardoise ou ferblanc; mais pour des raisons d'économie, le comité de la bibliothèque se décida à remplacer la brique par le bois.

L'ancienne toiture en bardeaux de l'édifice central du parlement et des ailes est dans un état bien défectueux sur toute la partie du centre. Dans le but d'arrêter le coulage et de protéger l'édifice jusqu'à un certain point contre les étincelles qui, tombant sur le toit, pourraient causer le feu, il a été proposé d'y appliquer la composition Mackintosh qui est tout autant que la toiture peut endurer. L'autorisation a été donnée et l'on y procédera aussitôt que le temps le permettra.

Le département du receveur-général ayant été transporté dans un édifice isolé, l'aile ouest, à l'exception de quelques appartements appropriés aux employés du conseil législatif, est maintenant occupée par le département de l'inspecteur-général, y compris la branche des douanes et la branche d'audition. Il a été pourvu aux moyens de fournir l'eau nécessaire aux besoins de tous les jours et de la protection contre les accidents du feu.

Le département du receveur-général est maintenant logé dans une bâtisse neuve en brique et tout à fait isolée, dans les environs des chambres du parlement. Jusqu'ici il y avait eu de grands dangers à laisser sous le même toit tous les livres, pièces justificatives en double et comptes publics de ce département, avec ceux du département de l'inspecteur-général.

La bâtisse occupée par le département des travaux publics, dans York street, s'étant trouvée tout à fait insuffisante a été abandonnée à l'expiration du bail, et maintenant le département est grandement logé dans un édifice à quelque distance du bureau du receveur-général.

Il n'a été fait que peu de dépenses, depuis le dernier rapport, sur l'édifice occupé comme bureau par son excellence le gouverneur-général, par le conseil exécutif, par le secrétaire provincial et par les officiers du département en loi de la couronne, aussi sur ceux qu'occupent le bureau d'agriculture, le département de l'adjutant-général, le département des sauvages et l'agent des terres de l'Ordonnance. L'édifice qu'occupent les départements du maître-général des postes et du commissaire des terres de la couronne a exigé de grands déboursés durant l'année dernière. Pour se protéger contre la sévérité du froid il a fallu poser des doubles chassis à une grande partie de la bâtisse, et faire beaucoup de frais pour empêcher de geler les citernes et les tuyaux des soupapes, etc., et pour étancher le tour des frontons et des cheminées sur le toit.

Les dépenses sur la résidence du gouverneur se sont bornées, durant l'année dernière à augmenter principalement les moyens de précaution contre le feu, en y fixant des jets d'eau à soupapes et y posant des doubles chassis.

Par suite de l'encombrement des patients dans l'asile des aliénés de la province, dans cette cité, il est devenu nécessaire dans le cours de l'année dernière de pourvoir à la réception d'environ 80 femmes détenues. Ceci s'est fait moyennant une dépense d'environ £2622, sur la bâtisse connue sous le nom de "Old University Building." Il a fallu remédier au drainage défectueux qui y avait été pratiqué; les planchers en pourriture ont été renouvelés, le toit réparé et recouvert d'une couche de composition à l'épreuve de l'eau; des grillages ont été posés aux fenêtres, les cours d'exercice entourées et le gaz et l'eau introduits; ces arrangements ne sont cependant considérés que comme temporaires et l'on s'en dispensera aussitôt que sera construit l'asile auxiliaire des aliénés pour lequel il a été voté des fonds.

HOPITAL DE MARINE, QUEBEC.

L'aile neuve de cet édifice a été complétée, le gaz y a été introduit, et l'on a adopté un système de chauffage et de ventilation dont les résultats sont représentés comme très satisfaisants ; mais M. Gauvreau, l'officier immédiatement en charge des travaux, bien que favorablement impressionné sur le mode adopté, recommande qu'il ne devrait pas être appliqué à l'ancien édifice avant d'être éprouvé de nouveau.

Les travaux, au chapitre des réparations et améliorations, mentionnés dans le dernier rapport comme nécessaires ont été en partie complétés et sont en partie en voie de progrès. Mais à part cela, on considère qu'il est maintenant à propos d'exhausser les têtes des cheminées de l'édifice afin d'éviter les inconvénients qui résultent de la fumée, surtout dans les ailes—inconvénients qui proviennent de ce que les cheminées se trouvent plus basses que la partie centrale de l'édifice.

ABRIS A CANONS.

Québec.—Pour la protection des canons, avec affûts, caissons etc., appartenant à la compagnie volontaire d'artillerie à Québec, commandée par le major Gamache, un édifice a été élevé sur la propriété acquise par le gouvernement à Québec, et ci-devant dans la possession des héritiers Sewell. Une partie de l'étage supérieur de la bâtisse a été préparée comme logement de la personne en charge et le reste comme arsenal pour les armes des compagnies volontaires de carabiniers. La bâtisse est presque complétée, les canons sont dans la partie qui leur est assignée et le reste se finira de bonne heure dans le printemps.

Toronto.—Une bâtisse d'un étage a été érigée sur le lot de terre connu comme *Bathurst Street Barracks*, pour y recevoir quatre pièces de batteries de campagne avec ses caissons, etc., etc., appartenant à la compagnie volontaire d'artillerie de cette cité, commandée par le major Dennis

Il a aussi été érigé une bâtisse attenante à celle ci-dessus mentionnée pour servir de dépôt aux harnais ; et un troisième ou appenti de 100 pieds de long a été construit pour les chevaux d'artillerie, etc., etc., comme abri durant les mauvais temps. Ces édifices, avec un grand espace planchéié pour les fins de l'exercice, ont été enclos avec soin.

Hamilton.—Sur réquisition de pourvoir à des moyens de recevoir la compagnie volontaire d'artillerie à Hamilton, commandée par le major Booker, le département a envoyé un de ses officiers pour examiner le site. On proposait de bâtir en arrière du lot destiné au nouveau bureau de poste, mais comme il est de peu de dimension et qu'il est situé dans une partie densément peuplée de la cité et d'ailleurs peu accessible, il a été considéré qu'il valait mieux en acheter un autre—c'est ce qui a été fait et les plans et estimations sont préparés pour construction en brique, conformément aux réglemens de la cité. La bâtisse, d'après le plan, aura 140 pieds de long sur 36 de large et deux étages ; le bas sera occupé par les canons, caissons, etc., pendant qu'une partie du haut sera réservée comme logement pour la personne en charge, et le reste servira d'arsenal pouvant contenir 350 armes, accoutrements etc., etc., que possèdent les compagnies volontaires des carabiniers de la cité.

Ce département a récemment reçu instruction de préparer des plans sur une échelle quelque peu différente et réduite, avant de soumettre une estimation au parlement.

PILIERES DANS LES RAPIDES DU RICHELIEU, FLEUVE ST. LAURENT.

Les terres et autres propriétés situées sur les deux rives du St. Laurent, dans les différentes paroisses qui se trouvent au-dessus des rapides du Richelieu, ont été de temps immémorial exposées à bien des dommages en conséquence de l'entassement et de l'accumulation des larges masses de glace qui, pour descendre le fleuve, ont à passer dans le chenal étroit de ces rapides, où elles forment quelquefois des digues de glace qui soulèvent l'eau à telle hauteur qu'elles inondent des étendues considérables de pays, au grand détriment de ceux qui l'habitent. Le sujet a occupé l'attention du parlement d'année en année et, dans les sessions de 1852-3, un comité spécial fut nommé, reçut des témoignages et recueillit beaucoup de renseignements sur ce sujet.

Bien des personnes, qui prétendent connaître cette partie du fleuve et qui ont surveillé la formation de ces digues, insistent sérieusement sur le fait que la construction de quelques petits piliers, au-dessus des rapides, ferait prendre, tous les ans de bonne heure, la glace sur le fleuve quelque peu au-dessus, et que par conséquent les digues ou amoncellements des glaces n'auraient plus lieu et, partant, plus d'inondations. Ce projet paraissant praticable, il fut voté durant la dernière session une légère appropriation pour subvenir aux frais de construction de ces piliers. L'ingénieur du département reçut ensuite instruction d'examiner la localité; et il fit rapport que, dans son opinion, l'on pourrait probablement atteindre l'objet en vue avec le plan proposé, mais il recommanda un plus grand nombre de piliers, et d'une force beaucoup plus considérable que le voulaient ceux qui avaient donné leur témoignage devant le comité. Il fut donc fait des plans et des spécifications et les travaux furent donnés; mais les soussignés regrettent que, malgré tous les efforts qu'ils ont fait pour pousser les travaux assez pour que les piliers fussent calés avant les froids et que l'expérience en fût franchement faite, l'entrepreneur les ait conduit d'une manière si lente que lorsqu'il a fallu suspendre les travaux il n'avait été calé que deux piliers, et encore dans un état imparfait. Quand les soussignés s'aperçurent que les travaux n'avançaient point avec toute la diligence possible, il était trop tard pour employer d'autres personnes; mais les entrepreneurs n'ont reçu aucun argent en à-compte, conformément aux conditions de leurs contrats.

Cet hiver, il s'est formé un pont de glace, au-dessus des rapides, bien avant l'époque ordinaire; mais il est difficile de dire si cela est dû aux piliers qui ont été calés ou au froid qui a été plus rigoureux que d'ordinaire.

ETUDES.

Pendant la dernière session, il a été voté pour ce service généralement une somme de £5,000 applicable seulement aux études qu'il serait considéré désirable de faire, pour constater la praticabilité et le coût de divers travaux représentés au gouvernement comme de première importance, et étroitement liés au développement du pays.

La première de ces études a été celle qui se rattache au projet d'agrandir le canal Welland, objet d'une importance que l'on ne saurait trop apprécier.

Ayant appris que Walter Shanly, écuyer, avait été occupé pendant quelque temps à explorer cette partie du pays, située entre le canal Welland, au-dessus de Thorold et le port de Niagara, dans le but de constater les facilités qu'il y aurait à construire un embranchement de canal entre ces points, le département obtint et paya à même les deniers ci-dessus mentionnés le fruit de ses études, avec un rapport détaillé accompagné de plans et de sections. Cette question d'agrandissement a été traitée avec de grands détails dans une partie précédente

de ce rapport, sous le chapitre du canal Welland. (Pour le rapport de M. Shanly, voir appendice lettre B.)

Une autre étude et exploration d'une importance générale a aussi été faite, c'est celle de la rivière Saguenay, de Chicoutimi au lac St. Jean. L'objet de cette exploration était de constater la nature et l'étendue des obstacles qui s'opposent, au dessus de Chicoutimi, à la descente des bois,—de voir s'il est possible de les enlever et ce qu'il en coûterait, et jusqu'à quel point ces dépenses trouveraient une compensation dans ces vastes étendues de pays, riches en bois, qu'elles ouvriraient à l'exploitation. M. Merrill, l'officier de ce département chargé, depuis plusieurs années, de toutes les glissoires et autres travaux qui se trouvent sur l'Ottawa et ses tributaires et sous la direction duquel ils ont été construits, a été choisi pour faire cette exploration du Saguenay, et les soussignés sont convaincus que cette tâche ne pouvait être confiée à une personne mieux qualifiée, vu l'expérience longue et pratique qu'il a acquise dans le tracé comme dans la construction des travaux de cette espèce.

Son rapport (voir appendice, lettre E.,) est très satisfaisant en ce qu'il prouve qu'il est parfaitement possible d'enlever ces obstacles du lac St. Jean à Chicoutimi, moyennant des déboursés comparativement modiques, et qu'il y a toute raison de croire que ce serait le moyen d'ouvrir ces immenses forêts de bois de prix à tous ceux qui voudraient se jeter dans la fabrication du bois dans ces endroits, dès que les obstacles auront été enlevés.

Des explorations sur une plus petite échelle ont aussi été faites, principalement par l'ingénieur du département, dans le but d'obtenir des renseignements sur diverses entreprises, sur lesquelles l'attention du gouvernement a été sollicitée durant la dernière session. Entre autres se trouvent :

LE HAVRE DE PRESQU'ISLE.

D'après le rapport de M. Page, cette baie ou ce havre est représenté comme formé par un banc long et étroit de terres basses, principalement du sable, s'avancant dans le lac dans une direction est, pour près de quatre milles. Son extrémité orientale est une formation rocheuse qui s'élève à quelque pieds au-dessus du niveau du lac et qui va s'approfondissant en s'éloignant du rivage, mais si insensiblement qu'il forme une batture dangereuse, pour près de 500 verges au delà du point où le phare principal est situé. Cette pointe était autrefois couverte d'arbres qui formaient une protection bien grande pour l'intérieur de la baie, durant les vents si fréquents d'ouest et de sud-ouest ; un grand nombre de ces arbres ont été coupés depuis quelques années, et le havre et les approches du havre en ont beaucoup souffert.

A environ un mille du phare principal, il y a une batture appelée "Salt Point," formée de gravier qui, dit-on, est rapporté par les vagues du lac. Cette pointe retrécit certainement l'entrée d'un bon quart de mille. Vers son extrémité extérieure il y a un petit phare lequel, avec un autre établi sur la rive nord du banc, vers le sud-ouest, forme une ligne de direction pour les vaisseaux dans le chenal, immédiatement après avoir passé l'extrémité extérieure de la batture centrale.

La superficie de la baie en dedans du phare est d'environ dix milles, faisant plus de deux milles trois quarts en profondeur sur trois milles et trois quarts en largeur. Cette largeur se maintient pour deux grands milles vers l'est et diminue ensuite graduellement, jusqu'à ce qu'elle soit réduite à un mille environ qui est encore réduit à $\frac{2}{3}$ de mille par le "Salt Point." Sur les bords de la baie, l'eau est généralement bien basse, mais pour une étendue d'environ $2\frac{1}{2}$ milles, en superficie, depuis le centre jusqu'à quelque centaine de pied du rivage, il y a une

profondeur de 9 à 13 pieds et plus dans quelques endroits. Il y a aussi à l'entrée une batture connue sous le nom de "Middle Ground;" et au nord de "Salt Point" se trouve "Shoal Point Shoal" qui s'étend du rivage, opposé dans les deux directions est et ouest. Tous ces inconvéniens, joints aux sinuosités du chenal, rendent l'entrée du havre excessivement difficile, mais le vaisseau—une fois entré—y trouve un bon havre, encaissé pour ainsi dire, dans les terres avec une bonne profondeur d'eau au centre et un bon mouillage. Mais la direction de l'entrée par rapport aux vents qui règnent, en augmentera toujours les désavantages. Il y a quelques années les battures étaient munies de bouées, mais personne ne s'étant occupé de ces bouées, elles furent bientôt emportées par la mer et les glaces. Tant que les bouées restèrent à leur place, les entrées du gardien des phares font voir qu'en 1851—243 bâtimens y sont entrés et en 1852, 240 :—mais depuis qu'elles ont disparu, le nombre des bâtimens qui y entrent est bien diminué.

Dans le cours de l'année dernière quatre vaisseaux ont été totalement perdus et deux ensablés avec perte de plusieurs existences, pendant qu'ils cherchaient à entrer; et bien que d'après les sinuosités et les embarras du chenal il puisse arriver des accidens, même lorsque les battures sont convenablement munies de bouées, cependant il n'y a point de doute que les bouées diminueraient considérablement les risques.

M. Page recommande que les bouées soient placées comme suit :

Une grande bouée rouge sur le récif à l'est du grand phare.

Une grande bouée rouge à la pointe nord-ouest du "Middle Ground."

Une grande bouée à la pointe du "Shoal Point Shoal."

Une grande bouée formant triangle à la pointe "Calf Pasture Shoal."

Trois petites bouées sur chaque côté de cette partie du chenal située entre la grève de Weller et le Middle Ground Shoal.

Le coût probable de ces bouées avec les ancres à demeure nécessaires serait d'environ £300.

Il a été proposé d'autres améliorations très dispendieuses; mais celles qui viennent d'être mentionnées sont autant que le mérite la nature de l'endroit.

Comme il a été récemment nommé un maître de havre, la pose et l'enlèvement des bouées, quand il en sera fourni, seront par la suite bien et dûment surveillés; mais il est grandement désirable qu'il ait immédiatement assez d'autorité pour arrêter cette destruction de bois qui s'opère sur le côté sud de la baie et qui, si elle se continue, causera des dommages irréparables au havre.

M. Page recommande les mesures précédentes comme nécessaires pour offrir les avantages de ce havre, même dans l'état imparfait dans lequel il se trouve, aux vaisseaux qui dans le cours de leur négoce ou dans des mauvais temps y chercheront refuge. Mais il est d'opinion que vu sa position, son étendue, la profondeur de ces eaux et son bon mouillage, il mérite et il est susceptible d'être amélioré sur une plus grande échelle, assez pour en faire réellement un havre de refuge d'un accès facile. Il se propose de le faire en creusant un chenal direct, disons de trois cents pieds de large, à travers le "Middle Ground Shoal," dont il estime le coût à la somme de £6000.

Quant à la question que l'on fera naturellement pour savoir si ce chenal restera ouvert, M. Page répond que, d'après les renseignements qu'il a obtenus des anciens habitans de l'endroit, il ne s'est opéré aucun changement dans la largeur de la batterie ou la profondeur de l'eau qui s'y trouve si ce n'est celle qui provient des changements dans le niveau du lac.

Les soussignés sont d'opinion que cette importante question exigera beaucoup de recherches avant qu'il soit prudent de recommander l'ouverture du chenal ; mais sincèrement convaincus des avantages importants qui en résulteront pour le commerce des lacs, si l'on pouvait avoir un refuge assuré et d'accès facile à la Presqu'île, les soussignés se proposent, dans le cours de la saison, de faire faire des études et une carte complète et détaillée de la baie, indiquant les battures, les sondes, etc., qui pourront aider à former une opinion, avec quelque certitude, sur l'apropos de commencer à creuser ce chenal.

RIVIÈRES YAMASKA, NICOLET, ST. FRANCOIS, etc.

Il avait été représenté au gouvernement que la navigation des rivières Yamaska, St. François et Nicolet—toutes situées sur la rive sud du Lac St. Pierre—étaient susceptibles de grandes améliorations qui auraient entraîné bien peu de dépenses, quant à l'enlèvement des barres qui en obstruent l'embouchure ; comme les gens sollicitaient une exploration pour constater les faits, l'ingénieur du département reçut instruction de faire cette visite aussitôt que ses principaux devoirs cesseraient. Il la fit et ses rapports sont ci-annexés. (Voir appendice F.)

D'après ces rapports l'on verra que pour effectuer des améliorations de quelque importance pour la navigation de ces rivières, il en coûterait pour le Yamaska £32,750 ; pour le St. François £10,000 et pour le Nicolet £10,000. Le montant considérable de ces dépenses—comparé aux avantages qui en résulteraient, et la grande incertitude qu'il y a de pouvoir entretenir libres les chenaux quand ils seront faits, ont empêché les soussignés de recommander aucune dépense sur ces rivières, dans les circonstances où se trouve actuellement la province.

L'ingénieur du département a aussi reçu instruction d'explorer les rivières du Nord, Petite Nation, Delisle, Rigaud et Aux Raisins vu que l'on assurait qu'elles pourraient être rendues navigables à peu de frais.

La saison s'étant passée sans nous donner le temps de faire ces explorations, nous en saisisons l'occasion dans le cours de cette année.

Il a été reçu et recommandé bien des demandes semblables pour certaines parties de la côte du lac Erié et du lac Huron ; entre autres, celle de la côte près de Kingsville, dans le township de Gosfield et celle de la baie Pigeon, dans la Mersea—l'une et l'autre sur le lac Erié.

Dans le dernier rapport du département, il a été fait allusion à l'apropos qu'il y aurait de faire une exploration générale de la rivière Ottawa, et de là, par le lac Nipissing et la chaîne des eaux, jusqu'à la baie Georgienne en conséquence de cette grande part dans l'attention publique qui se portait sur cette route, où, l'on espérait trouver des communications par eau suffisamment grandes pour devenir la voie que suivrait une partie considérable du trafic entre le grand ouest et l'Atlantique. La législature ayant fait une appropriation à cette fin, M. Walter Shanly fut choisi comme l'ingénieur qualifié sous tous les rapports pour se charger de l'exploration et la conduire, vu sa longue expérience pratique dans les travaux de canaux. Les soussignés lui donnèrent des instructions générales. (Voir appendice G. et H.) On verra d'après ces instructions, qu'il devait s'occuper de deux objets importants—le premier et celui pour lequel originairement l'appropriation avait été faite, était de constater la praticabilité d'établir, à des frais proportionnées une communication par eau non-interrompue de la tête du canal Lachine à la baie Georgienne et de déterminer, d'après la nature de la rivière et les obstacles qu'il y aurait à surmonter, l'échelle la plus large que l'on pourrait raisonnablement adopter. L'autre était de pouvoir faire rapport sur les facilités ou difficultés qu'il y aurait à construire une ligne de chemin de fer depuis Pembroke, ou environs, jusqu'à la baie Georgienne, soit en suivant les

vallées que forment les eaux dont il est parlé plus haut soit en traversant directement le pays, autant que les niveaux, etc., le permettraient.

M. Shanly ne perdit point de temps à organiser et mettre à l'œuvre quatre partis d'exploration pour les quatre sections de la ligne qui lui étaient respectivement assignées. L'exploration s'est continuée tout l'hiver, qui convient bien pour cette partie du devoir. L'éloignement dans lequel se sont trouvés certains partis de tout établissement et les grands frais encourus pour transporter les provisions nécessaires ont inévitablement eu l'effet de grossir beaucoup les dépenses. La somme votée est épuisée; dès que cela a été connu, les soussignés prièrent M. Shanly de faire un état approximatif des dépenses totales qu'il faudrait pour terminer l'exploration telle que commencée, et il fixa ces dépenses à £42,000. Les soussignés firent immédiatement un rapport sur le sujet, et reçurent instruction de ne pas encourir plus de dépenses qu'il n'en fallait pour approvisionner les partis qui ne pouvaient revenir, jusqu'à ce que la décision de la législature fut connue.

Les soussignés désiraient pouvoir dans l'intérim annexer à ce rapport celui de M. Shanly qui aurait indiqué le caractère du pays et des rivières etc., autant que le progrès de son exploration lui aurait permis; mais d'après une lettre récemment reçue de lui, il paraît qu'il ne se saurait l'entreprendre avant le milieu du mois prochain.*

Dans le but de contribuer au développement des richesses minérales et des ressources que présentent les terres qui bordent le lac Supérieur et en considération des recherches qui se poursuivent actuellement devant un comité de la chambre des communes sur le territoire du nord ouest; les soussignés suggèrent s'il ne serait pas désirable de faire faire un rapport sur le caractère de la navigation depuis le chenal nord du lac Huron, au nord de l'île St. Joseph, jusqu'aux Sault Ste. Marie et de là jusqu'à l'entrée du lac Supérieur, dans la vue de constater, s'il est possible, ce qu'il en coûterait pour une voie de communication canadienne, du lac Huron au lac Supérieur.

Le tout respectueusement soumis,

F. LEMIEUX,

Commissaire en chef.

HAMILTON H. KILLALY,

Assistant-commissaire.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
TORONTO, 23 mars, 1857.

* NOTE.—Un rapport *ad interim* de M. Shanly, daté le 19 du courant, a été reçu ce jour et est annexé. (Vol pendice—Lettre I.)

No. 1.

ETAT des travaux du Canada sous le contrôle du département des travaux publics, et qui produisent un revenu, indiquant le coût de la construction, sous la direction de ce département, jusqu'au 1er janvier 1857,—les dépenses de l'année 1856,—aussi les frais de réparations et de régie.

TRAVAUX.	Frais de construction, jusqu'au 1er Janvier, 1857.			Dépenses faites en 1856, comprises dans la colonne précédente.			Frais de réparations et de régie en 1856.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
CANAL.									
Welland	1077111	2	10	15663	16	4	24870	19	3
CANAL DU ST. LAURENT.									
Dépenses générales.....	17918	14	8	2096	3	11	.....	.....	.....
Williamsburg	271222	13	9	4019	6	1	2054	4	5
Cornwall	110579	11	3	4521	5	8	2972	0	0
Beauharnois.....	380933	4	6	15601	19	11	5362	17	8
Lachine	489275	12	1	7539	10	5	6593	12	5
De Jonction.....	46825	11	4	8045	14	6	.....	.....	.....
Des Chats.....	56778	18	8	25625	8	7	.....	.....	.....
Chambly	16863	6	3	.....	.....	.....	2227	6	4
St. Ours	38219	8	3	.....	.....	.....	1338	12	6
Baie de Burlington.....	59370	10	7	2572	2	7	2335	4	2
St. Anne.....	25567	2	8	1906	14	0	325	18	9
GLISSEIRES, &c.									
Ottawa	119730	6	1	2082	6	5	1993	5	0
St. Maurice	52115	16	7	3416	14	8	1496	12	11
Trent.....	88025	19	0	.....	.....	.....	221	1	2
HAVRES.									
Port Stanley	47550	1	10	12173	13	8	.....	.....	.....
Ecluse de Scugog.....	.....	.....	.....	9486	12	2	.....	.....	.....
	£ 2898088	0	4	114751	8	11	51791	14	7

No. 2.

ETAT des travaux du Canada, sous le contrôle du département des travaux publics, et qui ne rapportent aucun revenu, indiquant la somme dépensée sur iceux jusqu'au 1er janvier 1856, et la dépense depuis cette date jusqu'au 1er janvier, 1857.

TRAVAUX.	Dépenses jus- qu'au 1er Jan- vier 1856.			Dépenses jus- qu'au 1er Jan- vier 1857.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Edifices publics, loyers, réparations.....	30909	19	8	6983	10	3
Do ameublements, etc.....				5911	5	0
Maison du Parlement, Toronto.....	51392	11	8	2892	8	10
Maison du gouvernement do.....				9246	13	5
Maison de douane, do.....	965	9	11	174	0	0
Bureau de poste, do.....	6349	16	1	182	18	0
Palais de justice, Montréal.....	56195	6	11	12917	9	4
Bureau de poste, Québec.....	4013	1	7	16	1	0
Hôpital de marine, do.....	10998	2	2	2925	1	3
Maison de douane, do.....	3068	18	4	17907	7	3
Prison et cour de justice, Québec.....	7144	15	1	1186	5	10
FLEUVE ST. LAURENT.						
Bateaux remorqueurs, sur le haut du fleuve.....	20530	13	7	6632	1	4
Do dans le bas du fleuve.....	26569	5	7	35304	10	0
Débarcadères.....	167460	17	4	18444	16	7
Emigration.....	1954	8	0	1170	17	0
PHARES.						
Phares en bas de Québec.....	38567	4	2	31348	9	9
Appareils pour les phares en bas de Québec.....				10840	0	0
Phare de la Pointe Pelée.....				3213	12	9
Phares à l'intérieur.....	28329	18	5	1609	0	4
Phares, Lac Huron.....	5642	9	11	13659	14	8
Jetées et havres, Lac Huron.....				9929	15	2
Appareils pour les Phares, Lac Huron.....				9036	9	8
HAMILTON.						
Bureau de poste.....	10249	2	7	1948	14	11
Douane.....	2015	2	9	200	0	0
CHEMINS.						
St. Laurent et Nouveau Brunswick.....	3614	11	9	7903	0	3
Métis et Métapédiac.....				350	0	0
Escoumains et Baie des Roches.....				500	0	0
Malbaie et Grande Baie.....				500	0	0
Gaspé.....				14	10	4
Kempt.....				195	19	0
TRANSLATION A TORONTO.....	15536	0	9	27687	5	4
STEAMERS OCEANIQUES.....	27809	10	9	22978	9	2

No. 2.—(Continuation.)

TRAVAUX.	Dépenses jus- qu'au 1er Jan- vier 1856.	Dépenses jus- qu'au 1er Jan- vier 1857.
KINGSTON.	£ s. d.	£ s. d.
Douane		2269 14 4
Bureau de poste		2512 0 10
Asile des aliénés		653 3 4
DIVERS.		
Arbitrages	68515 19 3	1665 11 1
Arpentages	5069 3 11	337 4 10
Hôtel du Parlement, Québec		207 7 9
Pont du St. Maurice		61 10 4
Ecole nautique	6369 17 5	62 10 0
Observatoire, Québec		1 7 0
Etablissement de la ligne frontière, Canada et Nouv. Brunswick	8240 15 8	39 17 0
Réclamations, canal Chambly	260 10 8	25 3 9
Améliorations, St. Laurent	6151 4 0	443 2 1
Améliorations, Durham Terrace, pour travaux, 1855	3111 0 6	23 19 6
Propriété Bonner, Québec	5445 18 4	212 17 6
Observatoire, Toronto	3033 2 2	429 16 5
Etudes du canal St. Laurent et Champlain	6259 8 11	1014 5 6
Asile des aliénées, Toronto		2314 14 6
Collège de médecine, Toronto		774 0 5
Cure-môle, pompes mues par la vapeur, etc.		3019 10 8
Goëlette "Canadienne"	3198 2 2	329 1 0
Abus pour les canons, Ottawa		128 15 6
Do do Québec		396 9 1
Do do Toronto		869 0 4
Améliorations, navigation de l'Ottawa		933 17 11
Do rapides du St. Laurent		7164 3 1
Collège du Haut-Canada		31 10 4
Maison de la Trinité, Québec		2000 0 0
Rapides du Richelieu		26 10 0
Exploration de l'Ottawa		5007 8 7
Provisions pour les marins naufragés		464 0 0
Terrains de l'avenue du collège		624 18 0
Ecole normale, Montréal		121 14 11
Bâtisses de l'Université, Toronto		173 16 6
	£	298649 9 4

No. 3.

ETAT détaillé des dépenses faites depuis la date du dernier rapport, pour l'érection, réparations et entretien des phares de la province qui se rattachent à la navigation intérieure et en bas de Québec, pour l'année 1856.

No.	Nom du phare.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.		Approvisionnement et réparations.		Total.	
			£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
1	Quai de Lachine	John Norton	90	18 9	26	9 9	117	8 6
2	Phare flottant							
3	Chauteauguay No. 2	Pierre Landre	59	7 6	63	5 4	122	12 10
4	Do No. 3	Benjamin Picard	59	7 6	81	5 8	140	13 2
5	Beaubarnois	Joseph Meloche	53	8 9	127	10 8	180	19 5
6	Grosse Pointe	Peter Shannon	108	15 0	267	3 7	375	18 7
7	Pointe Mackie	Alexander McDonald	41	11 3	25	2 10	66	14 1
8	Cherry Island	E. S. Johnson	108	6 3	119	16 9	228	3 0
9	Lancaster Pier	Thomas Hill	80	18 9	48	4 7	129	3 4
10	Coles Shoal	Richard Elliott	33	15 0	195	14 6	229	9 6
11	Grenadier's Island	Joseph Austen	22	10 0	79	2 4	101	12 4
12	Fiddler's Elbow Island	James Landon	22	10 0	79	1 7	101	11 7
13	Liudce Island	Joseph Landon	22	10 0	79	1 11	101	11 11
14	Ganaoquo Narrows	Cernelius Cook	22	10 0	79	2 11	101	12 11
15	Jack Straw Shoal							
16	Spectacle Shoal	Hiram Cook	22	10 0	80	0 6	102	10 6
17	Red Horse Rock							
18	Burnt Island	Joseph Mervin	22	10 0	79	0 5	101	10 5
19	Nine Mile Point	Geo. B. Sparham	26	5 7	129	11 9	242	14 10
		John Dunlop	86	17 6				
20	False Ducks	Joseph Swetman	127	10 0	166	8 10	293	18 10
21	Point Peter Long Point	W. A. Palin	102	16 3	179	2 3	281	18 6
21½	Scotch Bonnet	John Giroux			229	6 7	229	6 7
22	Presqu'Isle	Wm. Swetman, sen.	81	2 4	142	0 4	223	2 8
22½	Do 2 Range Light	Wm. Swetman, jun.	62	7 6	42	12 3	104	19 9
23	Gull Island	George Roddick	103	8 9	91	18 10	195	7 7
24	Gibraltar Point	George Durnan	103	6 3	115	5 8	218	11 11
25	Baie de Burlington	John Davidson	100	0 0	172	18 7	272	18 7
26	Port Dalhousie	Jonathan Woodall	77	3 9	80	8 0	157	11 9
27	Port Colborne	James Fortier	77	3 9	150	18 3	228	2 0
28	Mohawk Island	John Burgess	105	6 3	119	15 11	225	2 2
29	Port Maitland	Charles D. Parnell	56	17 6	82	7 8	139	5 2
30	Port Dover	William Fifield			76	11 2	76	11 2
31	Longue Pointe	Moses Newkirk	63	15 0	134	17 9	198	12 9
		Henry Clarke						
32	Do Phare flottant	Peter Baikie	182	15 0	43	5 9	226	0 9
33	Port Burwell	Alex. Sutherland	76	5 0	49	12 6	125	17 6
34	Port Stanley	Francis Mitchell	29	4 4	25	0 4	54	4 8
35	Isle Pelée	James Cummins	105	6 3	142	10 1	247	16 4
36	Bois Blanc	James Hackett	124	1 3	48	5 3	172	6 6
37	River Thames	Thomas Cartier	124	1 3	82	15 1	206	16 4
38	Goderich	Thomas Brady	85	0 10	81	9 3	166	10 1
		Humphry Fidler						
39	Chantrey Island	Robert Mills						
40	Isle of Coves	John Alanson						
41	Isle Nottawasaga	Arch. McDugal						

No. 3.—(Continuation.)

No.	Nom du phare.	Nom du gardien.	Montant du salaire payé.	Approvision- nements et réparations.	Total.
<i>En bas de Québec.</i>					
42	Belle Isle	D. Vaughan ...	£ s. d. 18 15 0	£ s. d. 126 2 9	£ s. d. 144 17 9
43	Anticosti	D. Ballantyne ...	19 2 0	126 10 1	145 12 1
44	Baie Forteau	John Harvey, asst.	29 7 8	125 10 1	154 17 9
45	Cap Rosier	Jno. Blampied ...	.....	126 0 5	126 0 5
		A. Dussault, assist.			
		Eugène Trudeau ..			
		L. Lemieux, assist }			
Administration, frais de voyage, fret, etc.....			2784 7 9	4479 8 10	7263 16 7
			.....	910 9 8	910 9 8
Moins :—Ce montant d'approvison. pris dans le magasin			2784 7 9	5369 18 6	8174 6 3
			.....	239 8 10	239 8 10
FRAIS D'ERECTION.			2784 7 9	5150 9 8	7934 17 5
Phares en bas de Québec .....			.....	.....	31348 9 9
Appareils de phares en bas de Québec .....			.....	.....	10840 0 0
Phare de la Pointe Pelée .....			.....	.....	3213 12 9
Phares de l'Intérieur .....			.....	.....	1609 0 4
Phares du lac Huron .....			.....	.....	13659 14 8
Phares et quais du lac Huron .....			.....	.....	9929 15 2
Appareils de phares du lac Huron .....			.....	.....	9036 9 8
			2784 7 9	5150 9 8	87571 19 9

No. 4.

ETAT des sommes payées comme indemnités pour dommages résultant de chacun de ces travaux, depuis la date du dernier rapport,—aussi les sommes payées aux arbitres ou commissaires, pour services et dépenses, jusqu'au 1er janvier 1857.

	£ s. d.	£ s. d.
Canal Lachine	591 12 11	
Canal Welland	550 0 0	
		1141 12 11
Montant payé à Adolphe Larue, commissaire nommé pour régler les réclamations pour dommages à des terres		
Dommages	265 18 10	
J. T. Taschereau	30 0 0	
G. O. Stuart	30 0 0	
W. K. Brensden	27 0 0	
Autres dépenses	70 19 4	
		523 18 2
£		1665 11 1

N. B.—Les sommes ci-dessus sont comprises dans l'état No. 1, Welland et Lachine; aussi dans l'état No. 2, Arbitrages.

No. 5.

ETAT indiquant le montant total dépensé par le département des travaux publics, pendant l'année 1856, tel que détaillé dans les états ci-dessus numérotés 1, 2 et 3.

	Réparations et Entretien.	Construction.	Total.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Etat No. 1	51791 14 7	114751 8 11	166543 3 6
Do No. 2		232563 11 10	232563 11 10
Do No. 3	8174 6 3		8174 6 3
£	59966 0 10	347315 0 9	407281 1 7

APPENDICE.

A.

DEBOUCHÉS AU COMMERCE DE L'OUEST.

Par T. C. Clarke, Ecr., Ingénieur Civil.—Pour nous convaincre de la grandeur future du commerce de l'ouest, nous n'avons besoin ni d'illustration ni d'argument. Son grand développement depuis les vingt dernières années, de rien qu'il était à une valeur de trois ou quatre cent millions de piastres, est de lui-même un fait si étonnant que nous sommes prêts à accepter, sans incrédulité, les spéculations les plus surprenantes. L'accroissement de Chicago—principal point de ralliement de cette région qui, d'un misérable village de baraques qu'il était, avec une poignée des parasites ordinaires d'un avant-poste militaire, est devenu grande cité de près de cent mille habitants et dont le port voit arriver et partir tous les jours un nombre de vaisseaux qui n'est surpassé que par New York—est un autre phénomène de l'ouest qui embarrasse le fermier paisible de la Nouvelle Angleterre et le planteur à l'allure aisée du vieil empire.

Ce n'est que depuis que l'ouverture du canal Erié, en 1825, a fait baisser de prix les moyens précieuses et dispendieux de transport alors existants entre l'Océan et le pied du lac Erié, que les flots de l'émigration ont commencé à se diriger avec force vers le nord-ouest—depuis cette époque jusqu'à environ 1840, les exportations de ces régions ont été peu considérables,—le surplus des produits passant tout pour la consommation de la foule toujours croissante des nouveaux colons.

Durant les quinze dernières années, le temps et l'effet des améliorations faites avec jugement ont tellement développé les ressources de ce pays, que la valeur du trafic du lac s'est portée, dans les dix années de 1840 à 1850, de \$60 à \$300,000,000, et si elle eût continué à augmenter dans cette proportion, elle devrait atteindre aujourd'hui la valeur de \$450,000,000. Le nombre total des tonneaux transportés des Etats de l'ouest aux ports de mer, *viâ* canal Erié, s'est porté de 158,148 tonneaux, qu'il était en 1840 à 1,213,690, en 1853. M. J. B. Jervis estime que ce trafic doublera dans les six prochaines années et quadruplera dans les quinze autres années; de manière qu'en 1870 il y aura vers l'est un mouvement de cinq millions de tonneaux, l'excédant du produit du nord-ouest; et si tout ce trafic se fait par le canal Erié, le mouvement annuel excéderait le total de neuf millions de tonneaux.

Quiconque considère combien est petite et insignifiante cette partie du territoire maintenant occupée et sous culture, dans ces vastes contrées qui sont tributaires du commerce des lacs, ne peut douter sur l'exactitude de cette estimation et que, si elle est erronée, c'est d'être restée en deçà du chiffre réel. On peut dire en toute sûreté que dans cette région où se trouvent, suivant des estimations variées, 550 à 700,000 milles carrés d'un territoire fertile, il n'y a pas la douzième partie qui soit actuellement habitée et encore d'une manière bien disséminée. Que ne pouvons nous pas attendre d'un pays qui peut nourrir 20,000,000 d'habitants?

Bien qu'il y ait peu de personnes qui puissent apprécier la valeur immense du prix en contestation, cependant différentes sections du pays, depuis déjà longtemps, ont fait des tentatives pour s'attirer le commerce de l'ouest. Les deux routes naturelles qui conduisent de ce grand bassin de l'intérieur à

l'Océan, sont le Mississippi et le St. Laurent. A ces routes on peut en ajouter une troisième—cette grande et unique crevasse dans la chaîne des Alleghany où a pénétré la rivière Hudson et ses tributaires. Bien qu'au premier coup d'œil, cette route n'apparait pas avec tous les avantages des autres, elle en possède cependant de bien grands que la nature lui a départis, et peut soutenir une comparaison bien favorable avec elles, ainsi que l'on peut l'inférer du fait que les dépenses énormes qu'il a fallu faire pour franchir les rapides du St. Laurent et les chutes de Niagara ont été considérablement plus grandes que le coût premier du canal Erié.

La route du Mississippi, quoiqu'elle n'exige pas autant d'améliorations artificielles, a des désavantages très sérieux; l'un de ses désavantages est la nature si variable de ses tributaires qui pour une moitié de l'année débordent de leurs lits, et pour l'autre sont à sec. Il est difficile de dire si l'homme peut y remédier, ceux qui s'intéressent à ce sujet peuvent consulter les essais précieux de Charles Ellet, fils, sur les améliorations à faire à la navigation du Mississippi et de l'Ohio.

Une objection plus sérieuse contre le Mississippi, comme débouché du nord ouest, se trouve dans le fait que les eaux chaudes de l'embouchure de cette rivière et de tout le golfe du Mexique contribuent peu à la conservation des céréales, qui constituent le grand article d'exportation de l'ouest. M. McAlpine, dans son rapport sur les canaux pour 1852 et 53 a fait voir que lorsque le canal Erié sera agrandi, les céréales de l'ouest pourront être transportées, à partir d'un point aussi méridional que le confluent de l'Ohio et du Mississippi, à plus bas prix sur les marchés de New York que sur ceux de la Nouvelle Orléans,—pendant que les produits du cochon, qui n'est pas tué assez de bonne heure dans l'automne pour atteindre la ligne des eaux du nord avant qu'elles soient fermées par les glaces, continueront à suivre la voie du Mississippi.

Le St. Laurent est l'autre ligne d'eau qui rivalise pour le commerce de l'ouest; mais si nous examinons quelle somme de produits suit cette route, nous verrons que non seulement elle n'attire aucune partie du commerce des Etats de l'ouest mais quelle perd même rapidement celui du Haut-Canada.

Avant 1850, la plus grande partie du commerce du Canada ouest se faisait par Montréal et le St. Laurent, et le commerce avec les Etats-Unis était presque insignifiant; mais aussitôt que les produits canadiens eurent perdu toute protection sur les marchés anglais et que les droits différentiels en faveur du St. Laurent eussent été abolis, commença entre les deux pays un commerce qui s'est considérablement étendu par l'opération de l'acte d'entrepôt des Etats-Unis, qui entra en force en 1850, et le traité de réciprocité en 1855. L'effet de ces deux mesures a été de détourner le commerce du Canada ouest de la voie du St. Laurent pour les canaux et les chemins de fer de New York.

En 1854 la valeur des importations par le St. Laurent était..\$21,171,752
Celle des exportations .. 12,501,372

Valeur totale du trafic.....\$33,673,228

En 1855 la valeur des importations par le St. Laurent était...\$11,494,028
Celle des exportations..... 6,975,500

Valeur totale du trafic.....\$18,469,528

Durant les mêmes années, le commerce réciproque avec les Etats-Unis était comme suit :

En 1854 la valeur des importations des E. U. était.....\$13,553,096
Celle des exportations aux Etats-Unis..... 18,418,000

Valeur totale du trafic.....\$23,971,096

En 1855 importations des Etats-Unis.....	\$10,825,432
Exportations aux Etats-Unis.....	20,602,288
Valeur totale du trafic.....	\$40,827,720

Ainsi, en une année, le commerce du St. Laurent a perdu une valeur de \$15,203,600, pendant que le commerce des Etats-Unis a gagné une valeur de \$16,856,624. Une semblable révolution dans la marche du commerce est une chose remarquable.

Une partie de ce changement est dû au grand tronç de chemin de fer qui permet aux marchands du Bas-Canada de faire leurs importations de printemps par Portland, avant l'ouverture de la navigation dans les canaux; mais le montant est peu important, comparé à ce qui passe réellement par l'état de New York.

Nous prendrons donc comme un fait établi qu'aujourd'hui "le commerce de l'ouest ne cherche plus de débouché dans les eaux orageuses et couvertes de glaces du St. Laurent, qu'il ne brave plus les dangers du Mississippi, pour se rendre aux rivages brûlants du golfe du Mexique, mais qu'il suit en général la chaîne des grands lacs jusqu'au chenal profond du canal Erié, et trouve dans les bas fonds de la vallée Mohawk le seul passage praticable que présente la chaîne des Alleghany. Nous nous proposons, dans les limites de cet article, de prendre le commerce de l'ouest au point où l'a laissé M. McAlpine, il y a deux ans, dans ses rapports excellents sur les canaux de New York, et examinerons les nouvelles routes qui se sont offertes à l'attention publique depuis qu'il a écrit; nous les comparerons les unes aux autres et même à celles qui existent déjà.

Prenant Chicago comme point de départ nous avons maintenant deux lignes de communication par eau avec New York—une *viâ* Buffalo et le canal Erié, l'autre *viâ* canal Welland et Oswego. Mais l'esprit d'entreprise des marchands de l'ouest n'est pas content des routes qui existent et en demande des nouvelles pour trois raisons.

D'abord, calculant sur l'augmentation probable de leur commerce, ils croient qu'avant beaucoup d'années le canal Erié élargi sera encombré de trafic ainsi que l'était l'ancien.

Secondement. Ils croient dans l'effet salulaire de la concurrence et n'aiment pas à voir le seul débouché qu'ils ont en la possession de personnes sur lesquelles ils n'ont point de contrôle. Ils se rappellent l'effet que produisit l'ouverture des canaux canadiens en réduisant les péages sur le canal Erié, et que, sans ces canaux, toute la contrée nord-ouest serait chaque année surchargée d'une taxe onéreuse tant pour les exportations que pour les importations. M. Andrews dit qu'en 1851, la réduction des péages sur le fer des chemins de fer se montait à \$553,955, et à \$512,830 sur le blé et la fleur, ou près \$1,067,000 de moins qu'ils n'auraient été d'après le tarif de 1854, avant l'ouverture des canaux Welland et du St. Laurent.

Finalement. L'expérience a prouvé que plus les vaisseaux sont grands plus les frais de transport sont légers. Cette assertion comme de raison a ses limites, l'expérience seule peut décider quel est l'exacte dimension du dessin qui sera le plus économique. L'état actuel de nos connaissances nous fait regarder le *propeller* comme un moyen de transport moins dispendieux que le bateau aux roues latérales ou le voilier, et que les propellers de 800 tonneaux et plus, seraient de beaucoup plus économiques que ceux de 400, qui sont les plus grands qui passent actuellement dans les écluses du canal Welland.

Il est difficile de dire le montant qui serait épargné, mais les plus intelligents agents de transports de l'ouest disent que dans un voyage de 1100 milles, de Chicago à Buffalo, si les recettes brutes d'un vaisseau de trois cents tonneaux sont de \$1237 50—le profit net serait de \$500; pendant qu'un vaisseau de 600 tonneaux, sur des recettes brutes \$2505, retirerait net \$1600. L'épargne dans le cas consti-

tueraient les $\frac{3}{10}$ d'un mille par mille, si nous supposons qu'il se transporte annuellement sur les lacs un *million* de tonneaux pour la distance de 1000 milles, dans des vaisseaux de 300 à 400 tonneaux, et doublant ainsi les dimensions des vaisseaux, ce serait sauver au commerce tous les ans, \$900,000. Nous n'avons point de moyens de prouver l'exactitude de cette estimation, mais nous sommes portés à croire que le résultat général en est diminué. Les dimensions des vaisseaux se trouvent limitées aujourd'hui par la profondeur d'eau qu'il y a dans les havres des lacs et sur les bas fonds de St. Clair, ainsi que dans les écluses du canal Welland. A part ces arguments, en faveur de l'amélioration des routes actuelles et l'ouverture de nouvelles routes, qui s'adressent surtout aux habitans des Etats de l'est et de l'ouest, le peuple du Canada a des raisons encore plus pressantes.

Nous avons vu que les canaux Welland et St. Laurent apportent tous les ans au trafic un bénéfice de plus de \$1,000,000. Durant les cinq dernières années, ces canaux ont coûté à la province du Canada \$2,610,780, pour réparations et dépenses générales. Les recettes durant la même période ont été de \$1,835,536 indiquant un déficit de \$775,224 qui, ajouté à \$3,700,000 qui constituent l'intérêt sur le coût durant cette période, se monte à \$4,475,224 ou une perte annuelle de \$395,000. Même en supposant que le "compte de construction serait fermé" et que les dépenses annuelles sur les canaux seraient arrêtées, l'intérêt sur leur coût actuel est de \$820,000, et les recettes nettes, déduction faite des frais de perception et d'administration, ne sont que de \$220,000.

Il paraît donc que si, en ouvrant de nouvelles routes, la circulation sur les canaux Welland et du St. Laurent doit augmenter, le peuple du Canada a un profond intérêt à presser l'exécution de ces plans et à y prêter son aide.

Il y a trois nouveaux projets. Le premier est d'ouvrir un canal à vaisseaux du St. Laurent au lac Champlain, aussi l'idée d'agrandir le canal Welland jusqu'à des dimensions suffisantes pour laisser passer des propellers et bateaux à vapeur de 800 à 1000 tonneaux.

Le second est de construire un canal à vaisseaux de la baie Georgienne dans le lac Huron jusqu'au lac Simcoe, de là, traversant cette étroite lisière de pays qui le sépare du lac Ontario, jusqu'aux eaux de ce lac.

Le troisième plan est d'ouvrir une navigation à propeller sur la même échelle depuis le lac Huron, *via* la rivière des Français, jusqu'au lac Nipissing et de là descendant l'Ottawa jusqu'à Montréal.

Le canal du St. Laurent et du lac Champlain a été sous discussion pendant quelques années, et des ingénieurs canadiens et américains ont fait de bien bons rapports sur les travaux projetés. Après quelques différences d'opinion sur l'endroit où il devrait être tracé, les commissaires des travaux publics en Canada ont adopté une ligne commençant à St. Jean sur le Richelieu, à l'extrémité inférieure du lac Champlain et courant de là vrai nord, par cette rivière et le canal actuel de Chambly, pour l'espace de neuf ou dix milles, et delà vers l'ouest jusqu'au fleuve St. Laurent au lac St. Louis, près du village des sauvages de Caughnawaga qui a donné son nom au canal. Toute la distance est de trente deux milles et demi et la différence de niveau vingt-neuf pieds, et il serait directement alimenté par le lac Champlain. Les écluses seraient assez larges pour admettre des vaisseaux de 800 à 1000 tonneaux et le coût en est évalué à deux ou trois millions de piastres.

En rapport immédiat avec le projet de Caughnawaga vient l'agrandissement ou plutôt la reconstruction du canal Welland, — car la proposition est d'élargir et de creuser le canal actuel depuis le lac Erié jusqu'à Thorold sur le bord de la montagne, et de se diriger par une route nouvelle et indépendante jusqu'à la ville de Niagara justement au-dessus de l'embouchure de la rivière Niagara. On pense que ces travaux ne seraient pas plus dispendieux que l'élargissement projeté du canal actuel, pendant que ce plan aurait l'avantage de ne point interrompre la circulation et d'en doubler pratiquement la capacité, et trouverait un meilleur havre que celui que l'on a actuellement sur le lac Ontario.

Les canaux Welland et du St. Laurent, ont coûté à la province du Canada jusqu'à l'époque actuelle, y compris l'intérêt, \$13,665,000 et, comme nous avons vu, ils ne paient pas deux pour cent sur les déboursés, quoi qu'ils soient d'un vaste profit pour le commerce en général. Beaucoup de personnes croient qu'une dépense de \$3,000,000 sur le canal de Caughnawaga, \$6,000,000 sur l'agrandissement du canal Welland attirerait sur la route canadienne une somme de trafic assez grande pour en porter le profit à six pour cent sur le total des déboursés—\$23,000,000 ; car ils maintiennent tous que ce serait une route plus courte et moins dispendieuse pour New-York que celle qui existe actuellement.

Ainsi qu'on le verra d'après nos recherches, à quelques pages plus loin, ce calcul est parfaitement correct, pourvu que l'état de New-York consente à élargir le canal Champlain actuel de Whitehall à Waterford, sur l'Hudson—d'après la même échelle que le canal canadien en projet, et faire dans la rivière toutes les améliorations qui la rendront navigable pour les vaisseaux de la classe qui passeront dans le canal. M. Andrews calcule que l'état de New-York retire un revenu annuel de \$450,000 en droits de péages sur les articles de commerce canadien qui passent par les canaux Oswego et Erié.

La plus grande partie de cette somme serait perdue pour cet état, si les canaux du Champlain étaient construits, à moins, dans le fait, qu'il impose un péage aussi onéreux pour retirer l'intérêt des sommes qu'il lui coûte et se rembourser en outre des deniers que les canaux d'Oswego et Erié lui ont fait perdre. Mais cela pourrait se faire sans rendre la nouvelle route plus coûteuse que l'ancienne ; de là il semble probable que l'état de New-York n'agrandira pas le canal Champlain avant que les canaux d'Erié et Oswego aient plus de trafic qu'ils ne pourront en faire, et il serait évidemment imprudent pour le gouvernement canadien d'entreprendre des travaux aussi dispendieux, s'il n'est pas certain que l'état de New-York voudrait co-opérer avec lui.

Cependant ce n'est là qu'une question de temps ; mais il y a un autre point de vue sous lequel nous pouvons envisager le canal de Caughnawaga comme n'ayant point besoin du canal de Champlain comme adjoint nécessaire. Nous pouvons le considérer comme voie ouverte au commerce entre les Etats de la Nouvelle Angleterre et l'Ouest ; ce commerce est déjà considérable et le devient de plus en plus chaque année, à mesure que ces états se livrent plus aux manufactures et moins à l'agriculture. Un comité de la législature du Massachusetts, qui vient de faire rapport sur le tunnel projeté de Hoosac, estime que le trafic annuel de cet état seul se monte à 800,000 tonneaux. C'est une estimation trop grande ; mais il est plus sûr de dire que sur les 4,000,000 de tonneaux qui passent chaque par année la vallée de la Mohawk, près de la moitié sont pour la Nouvelle Angleterre.

Le chemin de fer d'Ordensburg a été construit avec les capitaux de Boston, dans l'espoir qu'il deviendrait une voie favorisée par ce trafic ; mais il n'a jamais pu lutter contre les voies de communication par eau. D'après son dernier rapport, il paraît que le total du montant du fret de parcours, allant est et ouest sur ce chemin, n'était que de 86,000 tonneaux l'an dernier. La balance se fraie un chemin, par la vallée de la Mohawk jusqu'à l'Hudson, une très petite quantité passe sur le chemin de fer d'Albany et Boston, et la masse se dirige vers New-York, pour être expédiée de là aux différents ports de la Nouvelle Angleterre.

Les partisans du canal de Caughnawaga pensent que le fret pourrait être déchargé dans les ports du lac Champlain—Burlington et Whitehall—et distribué par chemin de fer dans la plus grande partie de la Nouvelle Angleterre, à meilleur marché qu'il ne pourrait être transporté par le canal actuel du Champlain et par la voie de New-York. New-York se trouverait alors obligé pour ses propres intérêts de compléter sa navigation à vaisseaux pour empêcher que son trafic ne soit intercepté par les chemins de fer de la Nouvelle Angleterre.

Bien peu de personnes considèrent la carte de nos grands lacs sans remarquer du premier coup d'œil combien sont proches du lac Ontario, la Baie Georgienne

du lac Huron et le lac Simcoe qui se décharge dans ce dernier lac. En faisant une tranchée d'environ 50 milles à travers l'isthme, on épargne 400 milles de route entre Chicago et Oswego. Et c'est pour cette raison que l'on parle depuis si longtemps d'un canal en cet endroit. L'année dernière le projet fut de nouveau agité, et il y eut une convention de délégués d'Oswego et de Chicago pour en conférer.

Après un examen attentif on s'aperçut que ce n'était pas une navigation aussi facile qu'elle avait paru au premier coup d'œil. Le lac Simcoe est à 475 pieds au dessus du lac Ontario et 110 pieds au dessus du lac Huron, ce qui forme un total de 585 pieds d'élévation à réduire par écluses, contre 360 pieds que le canal Welland et la rivière St. Clair présentent. D'ailleurs il y a entre les lacs Simcoe et Ontario, une élévation que l'on ne saurait passer au moyen d'écluses, faute d'une quantité suffisante d'eau pour approvisionner le sommet et qui ne s'obtiendrait qu'en pratiquant un conduit alimentaire jusqu'au lac Simcoe. D'après un ingénieur, qui a fait quelques explorations préliminaires, il faudrait faire une tranchée d'environ 290 pieds pour un mille et demi, et d'environ 50 pieds en moyenne pour six milles et demi. Ceci semblerait un obstacle formidable, mais nous croyons que les amis du projet n'y attachent pas toute cette importance. La longueur de la navigation artificielle est estimée à 94 milles et, comparé avec le coût d'autres travaux, celui de ces travaux est estimé à \$25,000,000. On comprend qu'il s'en fait dans le moment des études et des estimations attentives; quand elles seront connues je pourrai parler avec plus de certitude sur la praticabilité de ce plan.

Un autre plan qui jouit d'une grande faveur chez le peuple du Bas-Canada, c'est l'amélioration de la navigation de l'Ottawa jusqu'au lac Huron. La distance serait bien abrégée. De Chicago à Québec, par le canal Welland, il y a 1657 milles; par la route d'Ottawa 1176, ou 481 milles de moins. De Chicago à New-York, par la voie de l'Ottawa et Champlain, il y a 1358 milles ou 257 milles de moins que par le canal de Buffalo et Erié.

Quant à la possibilité d'améliorer cette ligne de navigation de manière à recevoir des embarcations de 800 tonneaux et plus à un prix raisonnable, il est impossible d'en parler avec exactitude, avant que des ingénieurs sur lesquels on peut compter en aient fait une exploration correcte. Le gouvernement canadien a annoncé que c'était son intention de le faire prochainement. S'il y a quelque grande difficulté, ce sera de se rendre de l'Ottawa au lac Nipissing sans faire de tranchées trop dispendieuses. Sous d'autres rapports la route paraît avantageuse. L'Ottawa est une rivière importante qui a une grande étendue, traverse avec un léger courant des lacs de vingt à cinquante milles de long, séparés les uns des autres par des chutes et des rapides qui ne sont pas bien longs.

Les seuls rapports scientifiques que nous ayons sur l'Ottawa sont ceux de M. Hawkins, ingénieur qui en fit la visite en 1838, et ceux qui se rattachent à l'exploration géologique de la province. D'après ces rapports, il paraît que toute la distance de Montréal au lac Huron est de 421 milles, sur lesquels il y en a 60 qui sont interrompus par des rapides et des chutes,—le total des montées et descentes est d'environ 760 pieds.

Sur ces soixante milles de navigation obstruée, vingt milles ont déjà été améliorés; mais le canal Lachine seulement, huit milles et demi de long, est assez grand pour admettre des vaisseaux de 800 à 1000 tonneaux. L'écluse de Ste. Anne n'est pas assez profonde, les canaux de Grenville et de Rideau, dans la cité d'Ottawa, ont des écluses de 33 pieds de largeur seulement. Le gouvernement y construit actuellement un canal sur l'échelle de ceux du St. Laurent, de trois milles de long, entre les Chats et le lac Chaudière, vingt milles au-dessus de la cité d'Ottawa. Ceci laisse environ quarante milles à faire et reconstruire. Comme de raison, avec nos connaissances actuelles, nous ne saurions dire ce qu'il en coûtera, mais il n'est pas probable que si l'on ne trouve point des

obstacles insurmontables, les canaux de l'Ottawa pourront se construire pour moins du double du coût par mille des canaux du St. Laurent, en raison de la dureté du roc—qui consiste en granite, en pierre calcaire primitive et en hornblende mêlée au quartz, et en raison de la difficulté du transport des ouvriers et provisions dans un pays aussi sauvage. Nous pouvons donc supposer que le minimum du coût de ces améliorations sera de \$12,000,000.

Cette route aurait un grand avantage sur les autres, ce serait la certitude d'un frêt pour le retour. Le pays de l'Ottawa renferme une quantité inépuisable de pins et de nombreux pouvoirs d'eau pour le fabriquer. En raison du bas prix des frêts de montée, Chicago retire aujourd'hui de l'extrémité est du lac Ontario beaucoup de bois qui se rendait auparavant sur les marchés d'Albany, et il est à espérer que son influence se ferait sentir bien plus bas sur l'Ottawa.

Cette amélioration doit se faire graduellement; elle ne serait pas d'une bien grande utilité, si l'on ne construisait d'abord les canaux de Caughnawaga et Champlain comme son débouché. Il est probable qu'à moins que les explorations du bureau des travaux publics canadiens ne trouvent de trop grands obstacles, l'on adoptera le plan d'une navigation de long parcours, et celle là s'ouvrira graduellement en prolongeant les canaux sur l'Ottawa et ouvrant ainsi de nouveaux pays à l'industrie, jusqu'à ce qu'ils soient complétés jusqu'au lac Huron.

Il sera instructif et intéressant de comparer le coût du transport d'un tonneau de frêt, disons dix barils de fleur, de Chicago à New-York et à Québec par les voies actuelles, avec le coût probable du transport par la nouvelle voie dont nous avons parlé.

Nous considérerons les frais plutôt que les péages, vu que les uns varient moins que les autres; les éléments dont il dépendent étant affectés pareillement sur les différentes routes.

Les frais de transport d'un baril de fleur de Chicago à Buffalo, dans la classe de propellers maintenant en usage, sont de 25 à 30 cents; 27½ cents par baril font 2½ *mills* par tonneau par mille; et nous pensons que c'est là une base correcte de comparaison. Nous avons déjà vu que l'épargne effectuée serait d'un *mill* par tonneau par mille, si les vaisseaux avaient de plus grandes dimensions. Pour ne point errer nous l'appellerons un demi-*mill*, et estimerons les frais de transports, pour les longs voyages de descente, à deux *mills* par tonneau par mille. C'est l'estimation de M. McAlpine.

Les frais de transport sur l'ancien canal Erié étaient de 7½ *mills* par tonneau pour un *mill*, et M. McAlpine calcule que l'agrandissement les réduira à 4. Dans les canaux à vaisseaux, les dimensions étant sur un pied d'égalité, les frais de transport dépendent du nombre des écluses. Dans les canaux ayant peu d'écluses, comme ceux du St. Laurent et les canaux projetés de Caughnawaga, les frais pour un propeller de grande dimension n'excéderait pas trois *mills* par tonneau par mille.

Dans les canaux à nombreuses écluses comme le canal Welland, les frais actuels de transport sont d'environ 6 *mills* par tonneau par mille. L'agrandissement, en réduisant la presse des affaires, réduirait certainement ces frais à 5; et c'est là une estimation des frais de transport sur les canaux projetés de Toronto et Ottawa, que l'on peut considérer correcte.

La question des péages est une question plus difficile d'autant plus qu'ils varient arbitrairement—baissant un jour pour attirer le commerce, et s'élevant très haut quand l'on croit se l'être assuré. Comme nous comparons différentes routes nous pouvons, dans nos suppositions, veiller à ce que ces frais soient comparativement corrects les uns vis à vis les autres.

Les péages sur la fleur passant par le canal Erié ont été de 6½ *mills* par tonneaux par mille. Le tarif établi par le bureau du canal et qui doit entrer en force durant la saison, n'est que de 3 *mills* par tonneau par mille.

Le péage sur un tonneau de blé ou de fleur passant par le canal Welland, est de 45 cents ou 16 *mills* par mille ; sur les canaux du St. Laurent 30 cents ou 7 *mills* par mille ; mais le blé et la fleur et quelques autres articles par les autres canaux ne paient qu'un péage au premier. Ce qui fait environ 6 *mills* par tonneau par mille pour toute la longueur des canaux. Après que les améliorations projetées seront terminées, un tarif de 5 *mills* par tonneau par mille, se trouvera probablement suffisant pour payer un bon intérêt sur tout le placement.

Les canaux d'Ottawa et de Toronto, coûtant deux fois autant, ne devraient pas avoir un tarif de moins de 10 *mills* par tonneau par mille.

Les frais de transport, y compris les péages, sur les différents canaux maintenant construits ou projetés seront comme suit :

	<i>Mills</i> par ton. par mille.		<i>Mills</i> par ton. par mille.
L'ancien canal Erié.....	14	Caughnawaga.....	8
Canal Erié agrandi.....	7	Champlain agrandi... ..	8
Welland actuel seul.....	22	Canaux d'Ottawa.....	15
Welland et St. Laurent.....	10	Canaux de Toronto... ..	15
St. Laurent.....	8		

Avec ces données, nous calculerons maintenant le coût du transport de dix barils de fleur de Chicago à New York—par le canal Erié actuel, *viâ* Buffalo.

	<i>Milles.</i>	<i>Mills.</i>	
Chicago à Buffalo.....	1,100	2½	\$2,75
Transbordement à Buffalo.....			20
Buffalo à Troy.....	364	14	5 9
Troy à New York.....	151	4	60
	<u>1,615</u>		<u>\$8,61</u>

Après que l'agrandissement du canal Erié sera complet et les frais de transport réduits à 7 *mills*, y compris les péages, le total sera \$5 10. Si l'état des bas-fonds de St. Clair permettait l'usage des propellers de première classe entre Chicago et Buffalo en réduisant le passage du lac à 2 *mills*, le total serait réduit à \$5.56.

Par la voie du canal Welland actuel et des canaux agrandis d'Oswego et Ontario :

	<i>Milles.</i>	<i>Mills.</i>	
Chicago à Oswego.....	1,250	2½	\$3.15
Canal Welland.....	28	22	62
Transbordement à Oswego.....			20
Oswego à Troy.....	209	7	1.46
Troy à New York.....	151	4	60
	<u>1,638</u>		<u>\$6.63</u>

L'agrandissement du canal Welland aurait l'effet de réduire le coût du voyage du lac d'un demi *mill* ; et comme l'agrandissement du canal Welland est intimement lié au canal de Caughnawaga, dont la prospérité dépend en grande partie du canal Champlain, qui est sous le contrôle de l'état de New York, nous serons obligés de supposer que le gouvernement canadien aura à abandonner son tarif différentiel actuel sur le Welland en faveur des canaux du St. Laurent, et imposer les mêmes péages aux vaisseaux allant à Oswego que s'ils descendaient par le St. Laurent ; car, s'ils refusent de le faire, l'état de New York pourrait user de représailles en imposant des péages onéreux sur le canal Champlain.

Le coût par la route d'Oswego, en supposant que le canal Welland soit élargi, serait de :

	Milles.	Mills.	
Chicago à Oswego	1,250	2	\$2.50
Canal Welland	28	10	28
Transbordement à Oswego			20
Oswego à Troy	209	7	1.46
Troy à New York	151	4	60
	1,638		\$5.04

Si le canal projeté était construit depuis la baie Georgienne jusqu'à Toronto le coût par cette route et par les canaux élargis d'Oswego comme ci-dessus, serait de :

	Milles.	Mills.	
Chicago à Oswego	750	2	\$1.50
Canal	94	15	1.41
Transbordement à Oswego			20
Oswego à New York	560		2.06
	1,204		\$5.17

Si le canal projeté de Caughnawaga était construit, et si les écluses du canal Welland étaient élargies, le coût par cette route serait de :

	Milles.	Mills.	
Chicago à l'extrémité est du lac Ontario....	1,263	2	\$2.53
Canal Welland	28	10	28
Extrémité est d'Ontario à Caughnawaga....	143	2	29
Canaux de Caughnawaga et St. Laurent.....	65½	8	52
St. Jean à Whitehall	120	2	24
Chicago à Whitehall	1,619½		\$3.86
Transbordement à do			20
Canal Champlain	65	14	91
Waterford à New York	155	4	62
	1,839½		\$5.59

Mais si le canal Champlain est élargi suivant la même échelle, et si certaines améliorations sont faites à l'extrémité de la Rivière Hudson, de manière que des vaisseau de 10 ou 11 pieds de tirant d'eau pourraient venir jusqu'à Waterford, le coût serait de ;

	Milles.	Mills.	
Chicago à Whitehall	1,619½		\$3.86
Canal Champlain	65	8	52
Péages sur les améliorations de la rivière, disons			10
Waterford à New-York	155	2	31
	1,839½		\$4.78.

Par la route projetée de l'Ottawa au St. Laurent et de là par les canaux de Caughnawaga et du Champlain élargi, il est probable que la navigation d'une rivière remplie de rapides comme l'Ottawa ne pourrait pas s'effectuer à aussi bon marché que la navigation de lac ou d'une rivière du caractère de l'Hudson. On a cru établir une meilleure comparaison en portant à 3 *mills* par tonneau par

mille, le coût du transport dans les parties navigables de l'Ottawa. Nous aurons alors :

	Milles.	Mills.	
De Chicago à l'embouchure de la Rivière des Français et du lac Huron.....	575	2	\$1.15
Canal Ottawa.....	50	15	75
Ottawa navigable jusqu'à Caughnawaga.....	361	3	1.08
Canal Caughnawaga.....	32½	8	26
De St. John's à New-York comme ci-dessus.	340		1.17
	<u>1,358½</u>		<u>\$4.41</u>

D'après la comparaison de routes ci-dessus, il paraît que la route d'Ottawa est la moins dispendieuse, le coût n'étant que de \$4.41.

Vient ensuite le canal agrandi de Welland et Caughnawaga, dont le coût est de \$4.79. Mais si le canal Champlain reste dans ses dimensions actuelles, le coût serait de \$5.59 et il aurait à lutter contre la route d'Oswego, où les frais seraient de \$5.04 par le canal Welland, et \$5.17 par la route de Toronto.

On verra que bien que la route de Toronto sauve une distance 434 milles sur celle du canal Welland, elle coûte 13 cents plus cher par tonneau. Ceci est dû aux péages qui ont été estimés à 5 *mills* sur le Welland et 10 *mills* sur le canal de Toronto. Ceci paraît à propos, quand on considère que le coût total du canal Welland, après son agrandissement, est évalué à \$10,500,000, et celui du canal de Toronto à \$25,000,000.

La prospérité d'Oswego, comme on peut le voir, dépend en grande partie du fait que de grands vaisseaux peuvent atteindre le lac Ontario ; car si les vaisseaux des dimensions actuelles seulement peuvent s'y rendre, elle a à lutter alors avec Buffalo, le coût par cette voie se trouvant de \$5.56 contre \$6.03 par la voie d'Oswego et du canal Welland actuel. De là l'intérêt que les gens d'Oswego prennent dans l'agrandissement du canal Welland ou dans la construction du canal projeté de Toronto.

Voyons maintenant en peu de mots les sommes que l'on peut croire nécessaires pour faire les améliorations projetées.

Nous avons vu que l'état de New-York, en dépensant quatorze millions de piastres sur le canal Érié, a ouvert une route qui permet de transporter un tonneau, de fret de Chicago à New-York, pour \$8.64 et qu'en dépensant une nouvelle somme de vingt-deux millions à élargir son canal, il réduira ces droits à \$5.56.

Une dépense de six millions appliquée à l'élargissement du canal Welland les réduirait à \$5.04. Trois millions sur le Caughnawaga et huit pour les améliorations sur le Champlain et la rivière Hudson, faisant dix-sept millions en tout, les réduiraient à \$4.79 ; pendant qu'une dépense de vingt-cinq millions sur la route de Toronto n'atteindrait de réduction que jusqu'à \$5.17.

Par la route d'Ottawa, nous avons vu que le coût serait de \$4.41. L'exécution de ces améliorations dépendrait du coût ou en d'autres termes, du *quantum* qu'il faudrait dépenser sur une nouvelle route pour réduire le prix entre Chicago et New-York, de 33 cents par tonneau de moins que le prix de la voie du canal de Welland.

Le coût excessif du canal de Toronto doit être le plus grand obstacle à son exécution, quand l'on peut trouver des routes moins dispendieuses.

Il est évident que le moyen d'épargner le plus dans le coût du transport, tout en n'adoptant point le plan le plus dispendieux, serait d'agrandir le canal Welland, de construire celui de Caughnawaga et d'agrandir les canaux de Champlain.

Il ne me reste plus qu'à parler de la concurrence entre New-York et Montréal ou Québec, comme ports d'exportation. Nous examinerons d'abord le coût du transport d'un tonneau de fret à Québec par les diverses routes jusqu'ici mentionnées :

Premièrement, par la route du canal Welland actuel.

	Milles.	Milles.	
De Chicago à l'extrémité Est du lake Erié..	1,100	2½	\$2.75
Canal Welland de St. Laurent.....	71	10	71
Port Dalhousie à Montréal, navigation libre.	306	2½	76
Montréal à Québec.....	180	2½	55
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1,657		\$4.77

Secondement, par le canal Welland agrandi.

De Chicago à l'extrémité Est du lac Erié...	1,100	2	\$2.20
Canal Welland.....	28	10	28
Port Dalhousie à Montréal.....	366	2	61
Canaux du St. Laurent.....	43	8	34
De Montréal à Québec.....	180	2	36
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1,657		\$3.79

Troisièmement, par l'Ottawa.

De Chicago à la rivière des Français.....	575	2	\$1.15
Canaux de l'Ottawa et de Lachine.....	60	15	90
Ottawa, partie navigable.....	361	3	1.08
Montréal à Québec.....	180	2	36
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1,176		\$3.49

On verra que, par la route actuelle, il en coûte 79 cents de moins de Chicago à Québec que du même endroit à New-York, et si toutes les améliorations projetées se font, ce serait encore 92 cents de moins par tonneau. Vient donc la question de savoir, pourquoi une aussi grande proportion du trafic de l'ouest se dirige sur New-York?

D'abord, les vaisseaux des lacs qui vont à Buffalo ou à Oswego sont sûrs d'avoir du frêt pour le retour; pendant que s'ils vont à Québec, le grand nombre d'entre eux s'en reviendront sur lest. Quand les importations de l'ouest se font par New-York, ses exportations doivent suivre la même route.

Ensuite, la grande masse de l'excédant des produits de l'ouest ne sont pas exportés de ce pays. Les états de l'est sont les grands consommateurs, et le deviennent davantage, d'année en année, à mesure que l'agriculture cède le pas aux manufactures—et qu'il y a plus de bouches à nourrir et moins de bras à travailler aux moyens d'alimentation. On calcule que sur environ trois millions de barils de céréales, arrivant tous les ans à New-York, il n'en est exporté qu'un million. Le reste se consomme sur ce côté-ci de l'Atlantique. Personne n'a besoin d'apprendre que New-York est plus rapproché que Québec du marché de notre mère-patrie.

Mais à part la quantité plus grande de produits de l'ouest qui se dirige vers New-York pour l'exportation en Europe, la quantité destinée aux marchés étrangers cherchera aussi cette route. Dans la note on trouvera un état extrait d'une excellente petite brochure récemment publiée à Montréal, intitulé: "*Letters on Canadian Trade and Navigation*," par l'honorable John Young, M.P. Cet extrait fait voir le prix du frêt d'un baril de fleur de Montréal à Liverpool, et de New-York à Liverpool, de 1846 à 1855; et d'après cet état l'on voit que les frêts de New-York à Liverpool ont commandé \$5 par tonneau, et de Québec \$9 par tonneau.

Examinons le coût du transport d'un tonneau de blé ou de fleur de Chicago à Liverpool, par New-York et par le St. Laurent, les frais de chargement et

d'assurance étant censés les mêmes, bien que ces frais soient tous en faveur de New-York.

Premièrement, par le canal Erié.

De Chicago à New-York.....	Milles—1,615	\$ 5.56
De New York à Liverpool....	3,150	5.00
	4,765	\$10 56

Secondement, par le canal Welland et le St. Laurent.

De Chicago à Québec.....	Milles—1,657	\$ 4.77
De Québec à Liverpool.....	2,910	9.00
	4,567	\$13.77

Une différence de \$3.21 en faveur de New York. Même en supposant le cas le plus favorable pour la route de Québec, la construction des canaux de l'Ottawa seulement, nous avons le prix du fret pour Liverpool, porté à \$12.49 par cette route, ou \$1.93 de plus que par la route de New-York. Bien que la route du St. Laurent soit de beaucoup plus courte, il est évident qu'aussi longtemps que les frets océaniques commanderont un prix aussi élevé par cette route elle ne peut lutter contre New York.

La cause en est dans la quantité plus grande des importations par New-York que par Québec. Les vaisseaux et les steamers qui apportent à New-York des cargaisons complètes, sont en état d'y prendre du fret à bas prix. Pendant que, d'un autre côté, la majorité des vaisseaux qui rentrent dans le St. Laurent arrivent en lest, et ne comptent que sur le voyage du retour pour leurs profits. C'est ce qui porte à un aussi haut prix le fret entre Québec et Liverpool.

Personne ne serait assez hardi pour soutenir que cela durera toujours. Il pourra arriver un jour que le commerce se fera directement entre Chicago et Liverpool ou Londres. Québec en recevant un flot constant de fret de l'intérieur pourra voir les prix du fret de l'extérieur se rapprocher peut-être de ceux de New-York. Mais il est évident que Chicago ne saurait importer par New-York et exporter par le St. Laurent. Quand elle aura accumulé assez de capitaux pour importer directement, alors elle pourra exporter directement.

Quiconque a été témoin de ce que l'ouest a fait dans ces dix dernières années ne voudrait point dire que cela est improbable ; et d'un autre côté il est également vrai que New-York n'a guère à craindre cette rivale ou aucune autre. Sa position de ville d'entrepôt du continent occidental est fixée sans l'ombre de doute.

T. C. CLARKE, I. C.,
Port Hope.

Etat indiquant le fret d'un baril de fleur, de Montréal et New-York à Liverpool, en sterling courant, depuis le 1er mai jusqu'au 1er décembre des années citées.

DE NEW-YORK A LIVERPOOL.			DE MONTREAL A LIVERPOOL.		
	s.	d.		s.	d.
Moyenne en 1846.....	2	8	Moyenne en 1846.....	5	2
1847.....	3	9	1847... ..	5	4
1848.....	1	8	1848.....	4	2
1849.....	1	7½	1849.....	3	6
1850.....	1	3½	1850.....	3	0½
1851.....	1	1½	1851.....	2	11¼
1852.....	1	4¼	1852.....	2	11¼
1853.....	2	6	1853.....	4	3½
1854.....	2	6	1854.....	3	2

B.

TORONTO, 11 Octobre 1854.

MONSIEUR,—Je viens de terminer l'étude que le conseil de ville de Niagara m'avait confié en mai dernier, d'un canal d'embranchement pour relier le canal Welland à la rivière Niagara et son embouchure, et j'ai l'honneur de faire rapport comme suit, sur les mérites de ce projet d'entreprise :

Les plus grandes questions qui se présentent d'elles-mêmes à notre considération en traitant du projet si longtemps agité du "canal d'embranchement" sont au nombre de trois :

1o. La nécessité abstraite de rendre plus facile la navigation entre les lacs Erié et Ontario.

2o. L'échelle sur laquelle devront se faire ces améliorations.

3o. Les mérites de la rivière Niagara comme havre, et comme entrée du canal ; et la praticabilité du "canal" projeté, de là à son point de jonction avec le canal actuel, au sommet de la "montagne," ainsi appelée, au village de Thorold.

L'immense proportion dans laquelle le commerce des états de l'ouest a continué de s'accroître depuis la première ouverture du canal Welland, prouve de la manière la plus claire, que les débouchés artificiels actuels des lacs à l'océan devront bientôt ne plus suffire à l'écoulement des flots toujours croissants des produits qui se dirigent de l'ouest à l'est. Partant de cette conviction, l'état de New-York a récemment approprié d'immenses sommes, qu'on élève à neuf millions de dollars, pour l'élargissement de son canal déjà si coûteux de l'Erié. Un grand nombre de chemins de fer, dans la direction de la mer, ont aussi été établis pour se partager le surplus du trafic qui ne trouve pas, ou ne peut trouver, son écoulement par eau, des grands lacs aux grands débouchés du commerce sur les bords de l'Atlantique.

Le canal Welland, qui est de beaucoup le plus important des débouchés artificiels de ces articles de commerce qui constituent le trafic de l'ouest, a déjà subi deux phases d'existence. Commencé en 1824, il servit d'abord comme voie de communication entre le lac Ontario et les lacs supérieurs en 1829 ; bien que présentant un genre de construction quelque peu grossier et ancien, il était capable de donner passage à des vaisseaux d'environ 100 pieds sur 18, avec un petit tirant d'eau. En 1842, sous les auspices du gouvernement provincial, il commença à sortir de son état d'enfance ; ses écluses en bois, avec tout au plus, sept pieds d'eau sur les seuils, firent place à d'autres de plus grandes dimensions, et cinq ans après, il occupait le rang élevé dans lequel on le voit aujourd'hui,—adapté aux vaisseaux de 150 pieds sur 26, d'un tirant de 9 à 10 pieds d'eau, et du jaugeage de 400 tonneaux ; la manière solide et durable dont toutes ses constructions ont été faites, témoignent du fait que les promoteurs de ce qu'on appelait alors "agrandissement", considéraient qu'ils pourvoient amplement aux exigences du commerce pour au moins un demi siècle à venir. Si ces calculs ont eu le tort d'être erronés, il est dans tous les cas bien satisfaisant de voir que les progrès de la civilisation et du commerce ont outrepassé les plus vives espérances des quelques hommes prévoyants, pour qui le canal Welland avait toujours été dès le commencement le "dada" favori, et aux efforts patriotiques desquels le Canada se trouve, sous ce rapport, grandement redevable pour le développement de ses ressources. Il est peut-être également bien encore que, dans la dépense encourue jusqu'ici, on se soit trompé du côté de "trop peu," au lieu de l'avoir fait, comme ç'aurait pu être le cas, d'une manière indiscrete en avance

des besoins du commerce et des moyens du pays ; et il est encore satisfaisant de savoir que, grâce au progrès qui s'y développe si rapidement, au dedans et au dehors, la province se trouve aujourd'hui dans la position de pouvoir former et exécuter le plan d'un système de navigation artificielle, adapté à la capacité de ses eaux intérieures qui sont sans rivales, pour des siècles à venir,—système dont il ne faut plus que le perfectionnement pour rendre le St. Laurent incontestablement maître du commerce de l'immense ouest.

Le canal Welland devra toujours former le nœud principal de cette grande ligne de navigation ; et que, dans l'état où il est, il devienne bientôt incapable de répondre aux demandes toujours croissantes qui lui sont faites, est une chose dont il n'est pas permis de douter. L'encombrement du canal d'une écluse à l'autre, et le choc des vaisseaux en se frayant un passage, durant les dernières semaines de la dernière saison de navigation, et les clameurs en résultant des patrons et des capitaines, sont des faits "dans la bouche de tout le monde" qui ont à peine besoin de preuve pour les établir ; mais s'il en fallait, on en trouvera une suffisante dans la pétition qui a été présentée dans le cours du mois de janvier de cette année aux commissaires des travaux publics, récemment signée par plus de cent quarante marchands, expéditeurs, propriétaires de vaisseaux, et autres, — qui portent à pas moins de £259,510 le dommage causé, durant la dernière saison seulement, par le retardement des vaisseaux dans le canal. Une semblable pétition avait déjà été présentée, dès mai 1850, aux deux branches de la législature, n'ayant cette fois pas moins de 853 signatures, représentant un capital de dix millions de piastres engagé dans le commerce des lacs. L'on peut donc considérer comme chose admise, que ce trafic, qui a augmenté beaucoup depuis, au-si bien que les intérêts du Canada en général, demandent l'agrandissement de la capacité du canal Welland.

Il n'y a pas à douter que la navigation artificielle et les améliorations de nos rivières, en Canada, que les gouvernements de la mère patrie et de la province y ont entreprises et exécutées, ne manquent de *système*. Par exemple, sur les canaux d'Ottawa et de Rideau, on ne rencontre pas moins de trois différentes dimensions dans les écluses, et sur ceux du St. Laurent, (en y comprenant le canal Welland,) nous en avons aussi trois, toutes différentes de celle de l'Ottawa. Sous de telles circonstances, il faut que les plus petites dimensions règlent, à un haut degré, la grandeur des vaisseaux qui naviguent sur ces eaux, ce qui dans bien des cas rend inutiles nos écluses de récente construction et de capacité agrandie ; ou, tout au plus, de bien peu plus de service que leurs devancières à l'ancienne façon.

C'est sur le canal de Cornwall que l'on trouve les plus grandes écluses de la navigation du St. Laurent,—200 pieds sur 55. Toutes les autres que l'on a "agrandies," offrent la même longueur, mais elles ont toutes dix pieds de moins sur la largeur. Celles de Welland, en haut de St. Catharines, comme il a déjà été remarquée, n'ont que 150 pieds sur 26, avec une hauteur de neuf pieds d'eau partout.

Cette disparité est un grand malheur pour les intérêts commerciaux du Canada ; elle empêche les plus grands de nos canaux de produire d'aussi bons rapports que leur coût semblerait devoir garantir, et elle enlève au St. Laurent une grande partie du trafic qui, sous d'autres circonstances, suivrait sa route pour se rendre à l'Océan aussi naturellement que les eaux des grands lacs.

Prenant Fond-du-lac, sur le lac Supérieur, comme la tête de notre navigation intérieure, et l'eau de marée, à aucun endroit du golfe St. Laurent, pour l'autre extrémité, la première question qui se suggère d'elle-même ensuite, est de savoir sur quelle échelle devront se faire les écluses et la canalisation pour répondre à la capacité naturelle des lacs en rapport avec le fleuve ; en d'autres mots, quelle pourra être la plus grande dimension de l'embarcation qui, prenant sa cargaison à quelques quinze cents ou deux mille milles à l'intérieur, pourra, sans en décharger

une partie dans *l'interim*, la rendre à bord des bâtiments de mer à Québec ou à Halifax ?

Bien que nous ayons déjà beaucoup fait pour l'amélioration de nos eaux navigables, car il faut avouer que les canaux du St. Laurent ont été conçus et exécutés avec hardiesse, considérant la position d'alors de la province, je ne crois cependant pas que nous puissions prendre aucun de nos travaux pour modèle de la grandeur de ceux que nous pouvons avoir en vue d'entreprendre à l'avenir. La généralité des steamers, dont les proportions vont toujours croissantes, se construisent et disparaissent sans avoir jamais franchi les limites de leurs lacs natifs. Si nos canaux étaient assez grands, les plus grands de ces steamers pourraient faire le voyage dont nous venons de parler,—du lac Supérieur à l'Océan,—et de plus, le faire avec profit pour leurs propriétaires ; car je tiens pour axiôme reconnu parmi les expéditeurs de nos eaux, que le coût de transport des marchandises est en raison inverse de la grandeur des vaisseaux dont ils se servent ;—plus le vaisseau est grand, plus le transport est à bon marché. Il existe, dans les minières du lac Supérieur, tous les éléments d'un commerce étendu, mais que l'on n'a point tenté jusqu'ici,—trafic qui, aussi, chercherait son écoulement par eau de préférence à toute autre voie, s'il était possible de faire de longs voyages sans être obligé de transborder. Je veux parler du minéral et du métal en bloc, et c'est là une raison très forte en faveur de l'agrandissement du canal Welland pour permettre aux vaisseaux de la plus grande capacité qui naviguent sur les lacs supérieurs d'y passer. La même raison s'applique généralement au commerce de l'ouest, vu que les exportations consistent principalement en grain, fleur, et autres denrées semblables d'une grande valeur et incommodes à transporter. Tout observateur dans ces matières, qui peut avoir depuis peu visité Chicago, ne peut qu'être étonné de l'étendue immense des quais que l'on est en voie de construire le long du lac, en face de la cité,—ce qui donne de l'importance à ses affaires maritimes, et vient parfaitement à l'appui de l'opinion que les lacs devront toujours commander la plus grande partie de ce trafic en dépit des chemins de fer, bien que Chicago soit peut-être la ville de l'ouest qui possède le plus d'avantages sur le rapport des voies ferrées qui débouchent vers l'océan. A l'appui de cette opinion, je me contenterai de citer le fait qu'il en coûte sept cents pour transporter un boisseau de blé, de Chicago au Détroit (281 milles) par chemin de fer, tandis que la même somme paiera le transport de la même mesure de grain de Chicago à Buffalo (près de 900 milles) par eau. En émettant ces vues, je ne veux nullement donner à entendre que je désire établir un antagonisme entre les communications par eau et les chemins de fer. Ils ont chacun leur mission à remplir, avec suffisamment d'espace et de liberté pour faire de bonnes affaires. Sans les lacs, l'ouest eut pris du temps pour parvenir au degré de civilisation qu'il a déjà atteint ; ses progrès rapides demandent et assurent la construction de chemins de fer sur une étendue et avec un succès inouis partout ailleurs.

Avec ces vues, donc, je crois qu'il faut porter ailleurs nos regards pour trouver de quoi modeler nos plans de navigation pour l'avenir, et non pas s'en tenir à notre propre assemblage d'écluses dépareillées. Les américains, qui ont toujours l'œil aux intérêts commerciaux de leur pays, nous donnent, dans le canal qu'ils sont actuellement à construire pour se donner accès au lac Supérieur, un exemple dont nous devrions profiter pour nos projets d'améliorations futures des différents chaînons de la longue chaîne de navigation à laquelle ils appartiennent en commun avec le projet auquel se rapporte particulièrement le présent rapport. La largeur de fond de leur canal est de 100 pieds ; leurs écluses ont 350 pieds de long sur 75 de large ; la hauteur d'eau est de 12 pieds. Ces proportions gigantesques pourront recevoir les plus grands de ces magnifiques steamers qui sillonnent depuis longtemps les eaux des lacs Erié, Huron et Michigan. Des vaisseaux du même port, sans doute, desserviront aussi le lac Supérieur, du moment qu'il y aura une communication navigable d'établie pour

le relier aux lacs d'en bas,—événement qui ajoutera d'un seul coup 335 milles à notre chaîne de navigation intérieure ; et le temps n'est certainement pas éloigné où ces steamers pourront charger dans quelque port de cette grande mer d'eau douce qu'on est sur le point d'ouvrir au monde commerçant, et descendre dans le lac Ontario, en emportant d'une seule étape les trésors des mines du nord et les richesses agricoles de l'ouest, vers les marchés de l'ancien monde. Je propose donc de prendre pour échelle du "canal d'embranchement de Niagara" celle du canal du Sault Ste. Marie.

L'on pourrait inférer des suggestions qui sont émises plus haut que le projet dont il s'agit est considéré comme destiné à occuper une bien plus haute position que celle d'un simple embranchement auxiliaire du canal Welland, dont la reconstruction, sur le plan qui est proposé, équivaldrait à un renouvellement des travaux dans tout leur entier. Je conçois que ce "canal d'embranchement" devrait être le premier pas à faire dans la construction d'un grand canal à vaisseaux pour relier l'Ontario aux autres lacs qui sont plus haut ; et que, dans la perspective du commerce illimité qui devra se faire sur ces eaux, l'embouchure du Niagara, qui est un port naturel d'une grande capacité, suffisamment profond, sûr, ouvert tout le long de l'année, et n'exigeant aucune dépense d'établissement ou d'entretien—est, comme entrée d'un tel canal, préférable à tout havre artificiel que nous pourrions construire ailleurs.

Dans les grandes tempêtes du nord-est qui balayent ordinairement le lac des jours entiers, quelque fois même pendant des semaines sans relâche, tous les printemps et les automnes, aussi bien que dans les coups de vents du nord-ouest et du sud-est qui, pour être de moindre durée, n'en sont pas moins violents pour le temps qu'ils durent, l'entrée de la rivière est sans rivale comme havre de refuge. Je me suis laissé dire qu'il y avait à ce havre l'objection que, dans les vents qui dominent, à cet endroit, ceux de sud-ouest, les vaisseaux éprouvaient de la difficulté à faire leur entrée, le vent et le courant leur étant à la fois contraire ; mais cette objection, qui, comme de raison ne s'applique qu'aux embarcations à voiles, pourrait aisément se réduire à rien, si toutefois elle était assez sérieuse pour en valoir la peine, par l'emploi d'un remorqueur. Dans tous les cas, un tel auxiliaire, vu l'importance toujours croissante du commerce, sera probablement à désirer ; et en dehors de l'embouchure, il se trouve une grande rade où toute la flotte des lacs pourrait venir mouiller en toute sûreté sur la barre, si l'on peut proprement appeler ainsi, en langage de lac, un banc qui porte de deux brasses et demie à trois brasses de sonde, aux eaux basses. Pour les vaisseaux de sortie, le vent qui domine est très favorable, car il leur est d'un grand secours pour laisser avec facilité la rivière, chose qui n'est pas d'un petit avantage, si l'on considère que la grande balance du commerce se fait dans cette direction.

Comme je l'ai fait remarquer plus haut, il n'y a que les vaisseaux à voiles qui pourraient être affectés d'une manière adverse par la seule objection naturelle qui, autant que je sache, ait été formulée contre la rivière Niagara comme havre ; une telle objection ne peut avoir de force par rapport aux propellers, et il ne peut y avoir de doute que, surtout avec un canal tel que celui qui est proposé ici, cette dernière classe de vaisseaux ne soit destinée à faire presque exclusivement le commerce de transport des lacs.

La seule autre objection, je crois, qui ait jamais été faite au havre de la rivière, pris plus particulièrement comme entrée du canal Welland, a été d'une nature militaire, à cause de sa proximité de la frontière américaine, et par ce que les vaisseaux qui le fréquenteraient seraient exposés à l'embargo en temps de guerre. Mais le temps est passé, où, bien qu'on ait pu y insister fortement et avec raison en 1824, pareille objection puisse être avancée comme argument fondé pour faire détourner le plus beau havre du lac Ontario des fins auxquelles la nature semble l'avoir si admirablement destiné.

L'endroit que j'ai choisi pour point de départ du nouveau canal, sur la rivière

Niagara, est une petite baie tout en face du parc de la marine et tout près du côté nord du vieux fort George. De là à sa jonction avec le Welland, en haut de l'écluse 25, au village de Thorold, la distance par la route étudiée est de 12½ milles; le terrain, généralement, étant plus qu'à un degré ordinaire favorable à la construction des travaux. Quant à la ligne elle est presque entièrement droite; les premiers 10 milles le sont absolument, et les 2½ autres milles forment, en gravissant la "montagne," quatre belles courbes des plus aisées. La seule objection apparente dans ce tracé, et qui, avec des écluses de la dimension de celles qui sont proposées, en sera une pareillement, je m'imagine, à toute autre route possible de Thorold au lac, sans excepter celle du canal actuel, est que quelques unes des écluses auront à être construites "en combinaison," système d'écluses que l'on doit toujours éviter, quand il est possible. L'élévation de l'eau du canal Welland, au point de jonction, est de 317 pieds au-dessus du niveau ordinaire du lac: cette élévation devra être rachetée au moyen de 25 écluses, variant en hauteur depuis 9 jusqu'à 14 pieds.

L'ordre général des écluses sera à peu près comme ceci:—Immédiatement en partant de Niagara, pour s'élever de la rivière, quatre écluses combinées; élévation totale, 55 pieds. De là au chemin de Queenston et Grimsby (8½ milles) sept écluses; moindre parcours libre entre deux, 700 pieds; le parcours libre, en moyenne, étant de plus d'un mille. Au passage du chemin de Queenston et Grimsby, sur la terre de M. Secord, lot No. 2, Grantham, il faudra deux écluses combinées (11 et 12.) Les quatre suivantes, à aller jusqu'au pied de No. 17, seront séparées par des biefs de 400 à 800 pieds de longueur. Des neuf qui restent, une (No. 19) se trouve isolée, avec un avant-bief de 500 pieds, et un arrière-bief de 1000 pieds; les huit autres sont en trois groupes séparés, de deux, trois, et trois écluses respectivement. Je donne cet arrangement purement pour indiquer le plan général qui convient à la coupe du terrain, mais qui, comme de raison, devra être sujet à des modifications et à des perfectionnements dans l'exécution des détails de construction.

Sur les premiers dix milles le déblai est des plus faciles, variant de 5 à 12 pieds de profondeur, et tout dans de la terre. Les deux derniers milles présentent une section un peu rude, et passent en partie dans du roc; la jonction ne pourra s'effectuer qu'au moyen d'une tranchée de quelques 25 pieds de profondeur, sur 1500 de longueur, qu'il faudra pratiquer dans un terrain dur et compact, recouvrant un lit de pierre à chaux—deux substances qu'il faudra déblayer au moyen de la mine. Cette tranchée est la seule de toute la route qui présente des difficultés et qui entraînera des dépenses plus qu'ordinaires; elle correspond en caractère à celle du canal Welland, connue sous le nom de "petite tranchée profonde," dont elle ne sera, de fait, que le prolongement.

Les cours d'eau que l'on aura à traverser sont au nombre de dix: dont les principaux sont les ruisseaux que l'on appelle "Deux Milles," "Quatre Milles," "Huit Milles" et "Dix Milles," qui tous seront desservis par des aqueducs de dimensions modérées. Partout la coupe du terrain permet de pratiquer le drainage de la contrée par dessous le canal, et le fait, que nulle part elle ne sert de récipient aux crues d'eau du pays d'alentour, peut être regardé comme le moindre avantage que cette route possède sur celle de Port Dalhousie.

Il me reste maintenant à parler du coût de l'entreprise. Lorsqu'il s'agit d'un projet d'une aussi grande importance, il ne faut guère s'attendre à de petits chiffres, et la construction du "canal d'embranchement" sur l'échelle proposée, viz: d'une largeur générale de canal de 100 pieds au fond, d'écluses de 300 pieds de long sur 75 de large, avec une hauteur disponible d'eau de 11 à 12 pieds—entraînera une dépense qui approchera d'un million de louis courant: un aperçu détaillé de cette dépense est annexé sous forme de tableau. Je doute beaucoup qu'on puisse donner les mêmes dimensions au canal Welland actuel avec une pareille somme, sans parler de l'embarras inévitable qu'on serait sûr de causer à la navi-

gation durant l'exécution des travaux, et des réclamations qui s'en suivraient pour "dommages"—item qu'il est tout-à-fait oiseux d'entreprendre d'estimer,— et je suis bien convaincu que, même en laissant de côté les avantages qu'on reconnaît à l'entrée par la rivière, il est impossible de trouver une autre route qui puisse aucunement soutenir la comparaison, sous le point de vue du génie, avec celle qui vient d'être tracée ici.

Comme de raison, un canal d'une aussi grande capacité que celui que l'on a en vue à l'aide de cette dépense considérable, ne saurait être de service, à son plus haut degré d'utilité, qu'en autant que la partie supérieure du canal Welland serait portée à des dimensions semblables, ou qu'on aviserait par quelque autre plan aux moyens de compléter, n'importe sur quelle échelle, la voie de communication entre les deux lacs.

Il est probable que cette partie des travaux à laquelle a rapport l'estimation que je viens de donner, absorberait la moitié des frais d'établissement de l'ouvrage entier jusqu'à Port Colborne; n'y ayant qu'une écluse d'élévation à faire à Allandburgh, en haut de Thorold, pour atteindre le niveau du lac Erié. Le canal Welland, tel qu'on le voit aujourd'hui, a coûté, du commencement à la fin, environ £1,400,000. Les frais d'exécution de ce nouveau plan, depuis Niagara jusqu'au Port Colborne, approcheraient probablement de £2,000,000. Je crois, cependant, que la plus grande partie de l'élargissement du grand bief d'Allandburgh au lac Erié, pourrait judicieusement, peut-être indéfiniment, se différer, pour avoir recours à un plan aussi convenable, et beaucoup moins dispendieux, pour procurer aux grands steamers à roues et à hélices toutes les facilités désirables de transit d'un lac à l'autre. Ce serait de recourir jusqu'à un certain point, au tracé primitif du vieux canal Welland—en tournant à son propre avantage la navigation en eau libre du haut Niagara et du Chippawa, ou de la rivière Welland. De Black Rock, en bas de Buffalo, du côté américain, et de Fort Erié, de notre côté, les deux points où s'arrête actuellement, ou en pratique, la navigation marchande, à venir à l'embouchure du Chippawa, il y a de l'eau suffisamment pour des vaisseaux d'un tirant de 10½ pieds. A l'exception d'un obstacle de peu de longueur à l'entrée, et d'une barre de peu de conséquence à l'intérieur, la petite rivière Chippawa a de douze à quinze pieds de profondeur, sur une étendue de dix milles, de Port Robinson à son confluent avec la rivière Niagara, et sur toute cette distance il n'y a point de chute appréciable. Nous avons donc ici une navigation naturelle et qui n'entraînera point de grandes dépenses pour lui donner la même capacité que celle du canal projeté, sur tout son parcours depuis le lac Erié jusqu'à six milles, en descendant, de la tête du "canal d'embranchement." Pour rendre ces six milles propres à la navigation des vaisseaux de la classe que nous avons en vue, il faudrait élargir et creuser le canal actuel pour lui donner les dimensions voulues, et construire une écluse à Allandburgh et une autre à Port Robinson; cette dernière pour racheter la différence de niveau du lac Erié qui est plus élevé de 9 pieds environ. Il est probable que £325,000 couvriront cette partie des travaux d'agrandissement: ce qui nous assurerait une navigation complète et propre aux steamers entre les deux lacs pour la somme ronde de £1,325,000; laissant en possession paisible des goëlettes le canal tel qu'il est à présent,—ce qui vaut autant, probablement, que de doubler sa capacité pour le passage des vaisseaux de première classe. Il "paraît à l'horizon de l'avenir" un assez grand commerce pour employer les deux débouchés, autant que leurs capacités respectives pourront y suffire.

Je crois, monsieur, avoir suffisamment traité les questions les plus importantes qui se rattachent au sujet que vous m'avez chargé d'étudier, et je terminerai en prenant la liberté de vous faire observer que le projet, quelque grand qu'il puisse paraître, est certainement bien digne de l'attention de la législature, et il est parfaitement en son pouvoir de le mener à bonne fin, si l'on songe combien les résultats auxquels on tend à parvenir devront dépasser en grandeur l'entre-

prise elle-même, puisque, même en différant pour quelques années les mêmes améliorations dans la navigation du fleuve, le nouveau canal de Welland aura eu l'effet d'ouvrir entre tous les lacs une longue navigation non interrompue qui pénétrera de plus de 1100 milles dans le cœur d'un vaste continent. Si nous n'entreprenons pas cet ouvrage important et nécessaire de notre côté, assurément les américains l'entreprendront de leur, et l'on sait que, ce qu'ils entreprennent, ils l'achèvent. Les avantages naturels de la position, les facilités locales pour la construction, etc., sont pour nous; certainement, nous ne renoncerons point sans résistance à la suprématie des grands lacs dont nous sommes redevables à l'enviable possession du noble fleuve St. Laurent et au contrôle jusqu'ici exclusif du chaînon qui le relie aux mers intérieures dont il est le débouché naturel. Le succès que l'on a obtenu jusqu'ici dans les opérations expérimentales qui ont été faites sous la savante et habile direction de MM. Maillefert et Raasloff, pour faire disparaître les obstacles que présentent les rapides qui se trouvent entre Prescott et Montréal, semblerait nous faire espérer qu'on ne tardera plus à prendre quelque mesure décisive pour préparer le grand fleuve, dont les canadiens sont fiers à si juste titre, à "remplir sa destinée,"—et les études que l'on pousse dans le moment pour s'assurer de la praticabilité d'un canal à vaisseaux pour relier les eaux du St. Laurent à celles du lac Champlain, résoudre un autre problème important,—savoir s'il n'est pas possible d'avoir un jour une grande voie de communication par le sud, pour nos vaisseaux qui voudraient faire pour la mer par la voie de la rivière Hudson à New York. Je suis dans tous les cas convaincu de ceci: lorsque les ouvrages de la nature ne requièrent que si peu d'aide artificielle, comparativement parlant, pour relier des centaines de milles d'eau navigable, la doctrine qui a trouvé dans ces derniers temps un si grand nombre de partisans dans le monde mercantile et scientifique, n'est pas strictement saine,—savoir—que le temps des canaux est passé, et qu'à l'avenir les chemins de fer règneront à leur place.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. SHANLY.

John Simpson, écuyer, maire.
Niagara, C. O.

CANAL D'EMBRANCHEMENT DE NIAGARA.

APERÇU DES FRAIS D'ETABLISSEMENT.

Quantités.	Description des travaux.	Prix.			Montant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
3,000,000 vgs.	Excavation de terre.....	0	1	2	175,000	0	0
90,000 "	Roe.....	0	5	0	22,500	0	0
25	Ecluses.....	22,500	0	0	562,500	0	0
10	Aqueducs.....	2,500	0	0	25,000	0	0
17	Déversoirs.....	1,500	0	0	25,500	0	0
10	Ponts.....	1,500	0	0	15,000	0	0
21	Bornes milliaires.....	2,000	0	0	42,000	0	0
	Piliers d'entrée et quais supérieurs.....				20,000	0	0
	Caissons.....				5,000	0	0
	Terrains et dommages.....				50,000	0	0
	Génie et dépenses contingentes.....				47,125	0	0
Total.....					£989,625	0	0

C.

EXPLORATION DE L'OTTAWA.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de faire rapport sur la navigation de l'ordonnance du Bas-Ottawa, c'est-à-dire, sur les canaux de "Carillon" de la "Chute aux Blondeaux" et de "Grenville."

La longueur, la capacité et la position relative de ces travaux sont comme suit :

1o. Le canal Carillon, commençant à la tête du lac des Deux-Montagnes, à environ 22 milles au-dessus de Ste. Anne, a une longueur de tranchée de..... 2 $\frac{6}{100}$ milles
 Montant d'élévation faite par les écluses, en haut, à la tête..... 13 pieds.
 Do en bas, au pied..... 23 do
 Et est alimenté par une rigole d'alimentation des eaux de la Rivière du Nord la longueur de..... $1\frac{62}{100}$ m.

Il y a trois écluses ; l'une à la tête, connue sous le nom de No. 3, élévation 13 pieds, étant la hauteur de la surface de la rigole alimentaire au-dessus du niveau ordinaire de l'Ottawa à la tête du rapide.

Les deux autres (Nos. 1 et 2) sont réunies, et situées au pied du canal ; leur élévation est de 13 et 10 pieds respectivement, faisant une élévation de 23 pieds au-dessus du lac des Deux-Montagnes.

En en déduisant l'élévation de l'écluse placée à la tête (No. 3) 13 pieds.
 Il ne reste pour la chute totale dans les rapides Carillon que.. 10 "

Les dimensions des écluses sont :

Longueur nette de pointe en pointe des seuils d'écluse..... 128 pieds.
 Largeur nette entre les tourillons..... 32 " 6 p.
 Moindre volume d'eau calculé pour..... 5 " 6 p.

Dans les coupes transversales les dimensions des tranchées sont très variables, ayant de 18 à 40 pieds de large au fond, avec des rampes irrégulières ; la largeur de la surface varie de 50 à 90 pieds ; la profondeur extrême des tranchées est de 22 pieds : la moyenne partout est d'environ 10 pieds ; le tout en rocher. Le canal est pour un minimum de profondeur d'eau de 5 $\frac{1}{2}$ pieds ; mais on ne peut compter en toute sûreté sur plus de cinq pieds pour les fins de la navigation.

Les fluctuations des eaux de l'Ottawa au-dessus et en bas des rapides Carillon sont très considérables ; le plus haut degré dont a fait une entrée à la date du 15 mai 1845, inscrite sur le bux d'écluse le plus bas de l'écluse
 No. 1 est de..... 17' 6"
 Et le plus bas est entré le 23 septembre 1846, et inscrit sur le même manomètre..... 5' 6"

Au-dessus du canal Carillon, il y a une étendue de navigation de rivière calme de 3 $\frac{85}{100}$ milles, qu'on dit avoir une grande profondeur d'eau dans tout son cours, mais j'ai différé d'en faire la sonde jusqu'à ce que la glace permette de le faire avec exactitude.

A la tête de cette "étendue" calme nous arrivons au second chaînon de cette chaîne de navigation, connue sous le nom de

Canal de la Chute aux Blondeaux

dont la longueur est de $\frac{16}{100}$ d'un mille, avec une écluse (No. 4) de 3 pieds 10 pouces d'élévation, et d'une capacité égale à celles qui se trouvent plus bas.

La largeur moyenne de la tranchée de la Chute aux Blondeaux (toute en roc) est d'environ 37 pieds, avec des rampes presque perpendiculaires.

La profondeur moyenne de l'excavation est de 28 pieds, avec 6 pieds d'eau propre à la navigation. Depuis la tête de la Chute aux Blondeaux nous avons une navigation de rivière profonde, d'un mille, qui nous conduit au pied du

Canal de Grenville,

Dont la longueur est de..... 5- $\frac{78}{100}$ milles.
L'élévation 46 pieds.

Ce qui est la chute des rapides du Long Sault, qui est rachetée au moyen de sept écluses, présentant une contraste frappant en fait de dimensions.

Les quatre écluses inférieures, No. 5 à 8 inclusivement étaient, je pense, destinées à avoir

En longueur d'un seuil d'écluse à l'autre..... 129 pds. 6 ps.
Et en largeur entre les tourillons..... 32 pds. 6 ps.

Mais à cause des imperfections de construction, les longueurs actuelles varient

Entre..... 131 pds. 8 ps. et 129 pds. 1 ps.
Et la largeur entre..... 32 pds. 3 ps. et 32 pds. 6 ps.

Les écluses sont accouplées, No. 5 et 6 sont situées au pied du canal, élévation $5\frac{1}{2}$ pieds et 8 pieds respectivement; Nos 6 et 7 à quelques 1500 pieds plus haut, ayant chacune une élévation de 8 pieds.

Les trois autres écluses sont isolées l'une de l'autre, et séparées par de longs intervalles.

Les Nos. 9 et 10 ont des élévations, l'une de 6 pieds, l'autre de $7\frac{1}{2}$ pieds, tandis que No. 11, à la tête de la tranchée, sert d'écluse de protection.

Dans leurs dimensions principales elles diffèrent entièrement de celles déjà énumérées, et jusqu'à un certain degré elles diffèrent l'une de l'autre.

Leurs dimensions sont comme suit:

Écluse No. 9..... 106 pds. 8 pcs long × 19 pds. 5 pcs. large.
" " 10 107 pds. 3 pcs. " × 19 pds. 4 pcs. "
" " 11..... 108 pds. 6 pcs. " × 19 pds. $3\frac{1}{2}$ pcs. "

D'après ces chiffres on verra que la capacité de tous ces travaux est de fait contrôlée par l'écluse No. 11, et conséquemment la dimension des vaisseaux propres à naviguer le bas Ottawa, limitée à environ 100 pieds de long sur 19 pieds de large. La profondeur des eaux sur les seuils de ces petites écluses est la même que dans les plus grandes au-dessous, c'est-à-dire

A eau basse..... 5 pieds 6 pcs.

L'étendue de la coupe du canal Grenville n'est pas uniforme, la largeur du fond à 5 pieds plus bas que la surface est généralement d'environ 15 pieds; quoique quelque fois elle ait jusqu'à 20 et d'autres fois 30 pieds de large.

Sa plus grande largeur à la surface de l'eau est de..... 64 pieds
Sa moindre largeur sur la même ligne..... 2; "
Et la largeur de la surface générale est d'environ.... 44 "
L'extrême profondeur de la tranchée est de..... 25 "
La profondeur moyenne est d'environ..... 11 "

Les excavations sont entièrement dans le roc, et la ligne du fond est si irrégulière qu'on ne peut point compter sur plus de cinq pieds d'eau comme le maximum du tirant d'eau des vaisseaux qui pourraient naviguer dans cette tranchée.

Le tableau suivant fera voir les principaux détails sur toute cette partie de la navigation de l'Ottawa, dans un cadre plus rétréci et plus commode pour y référer, que ceux qui se trouvent plus haut.

Distance totale du pied du canal Carillon à la tête du canal Grenville $12\frac{68}{100}$ milles, dont la partie canalisée est :

1. La section Carillon.....	$2\frac{9}{100}$ milles
2. Chute aux Blondeaux	$\frac{10}{100}$ “
3. Section Grenville.....	$5\frac{78}{100}$ “
Longueur totale des tranchées.....	$8\frac{3}{100}$ milles.
Les écluses ont.....	85 pds. 10 pcs.

Distribuées comme suit :

1. Sur la section Carillon, trois écluses, Nos. 1, 2 et 3.....	36 0
2 Chute aux Blondeaux, une écluse No 4.....	3 10
3. Section Grenville, sept écluses Nos. 5 à 11.....	46 0

De ces onzes écluses les huit premières ont une capacité de... ..128 × 32 pieds
Les autres trois peuvent être portées à.....106 × 19 “

Vingt six pieds d'écluses peuvent être considérés comme perdus, vu que la surface de l'eau de la section Carillon, dont l'approvisionnement, comme on l'a déjà remarqué, est tiré de la Rivière du Nord, est à une élévation de 13 pieds au-dessus du niveau général de l'Ottawa à l'entrée supérieure du canal. Ce mode de construction nécessite deux écluses de plus que la chute naturelle de la rivière (qui n'a que dix pieds) pourrait l'exiger, et il faudra qu'il soit aboli et que ce canal soit alimenté de la rivière principale, lorsqu'un plus vaste système de navigation sera adopté pour l'Ottawa. Il conviendra mieux de traiter de la manière la plus avantageuse d'effectuer cette amélioration dans mon prochain rapport sur le résultat général de “l'Exploration de l'Ottawa,” et il m'est en conséquence inutile de m'y arrêter plus longtemps.

J'ai maintenant à m'occuper de la condition actuelle des travaux, et relativement à leurs parties les plus vitales—les écluses—je prends la liberté de faire rapport qu'elles sont toutes en mauvais ordre, et que quelques unes d'entre elles sont même en ruine. Les No. 1 et 2 au pied du canal Carillon, spécialement, sont dans un état de détérioration ; les murs de la dernière sont tellement d'eau quand l'écluse est remplie que l'eau filtre à travers, et qu'elle a pratiqué des passages en arrière et à travers ceux du numéro un, au point que le mortier a presque tout disparu, et que les murs sont si endommagés qu'ils sont penchés d'une manière perceptible—et que de fait ils ne sont pas sûrs.

Pour rendre ces deux écluses permanentement sûres, ils serait nécessaire de les faire démolir, et rebâtir entièrement depuis la fondation (en employant la même pierre comme de raison,) mais en vue de l'agrandissement projeté de l'échelle de la navigation de l'Ottawa, il ne sera pourvu, je pense qu'à des réparations temporaires seulement, à l'égard des travaux actuels ; mais même pour ces réparations partielles, qui rendraient ces deux écluses inférieures de la section Carillon disponibles durant la moindre période (disons cinq ans) qu'elles devront, selon les probabilités être requises, les murs de No. 1 devraient être démolis jusqu'au niveau des basses eaux et reconstruits, et l'enfoncement d'en bas et les murs des tourillons de No. 2 (adjacents à No. 1.) devraient être entièrement démolis et reconstruits en ciment mortier afin d'empêcher l'eau de couler entre les deux écluses.

L'enfoncement supérieur de No. 2 et les deux de No. 3 devront être à peu près réparés de la même manière, et je suis d'opinion que pour mettre les trois écluses de la section Carillon en état de service, il faudra faire une dépense de £3,600.

Au point où les eaux de la Rivière du Nord sont détournées dans le canal alimentaire deux chaussées ont été construites, une de chaque côté d'une île, qui lui divise le courant en deux branches. Ces chaussées sont dans un bien mauvais état de réparation, et ne se composent à proprement parler que d'amas de pierres détachées jetées sans ordre, et qui sont en grande partie enlevées par la glace et les inondations chaque printemps, exigeant ainsi d'être constamment renouvelées. Pour cette raison la navigation du canal est beaucoup obstruée durant les mois d'août et de septembre par le manque d'un approvisionnement suffisant d'eau.

De bonnes chaussées d'une nature suffisamment permanente peuvent être construites pour environ £300.

L'entrée supérieure de ce canal est obstruée par une barre, composée des débris d'une ancienne chaussée en terre. L'étendue de cette obstruction n'est pas bien considérable, mais j'ai différé d'en constater les dimensions actuelles jusqu'à ce que je puisse le faire au moyen de la sonde sur la glace. Elle peut aisément être draguée, et à peu de frais, probablement pas plus de £60, si on pouvait se procurer facilement une drague.

Il y a une batture à-peu-près semblable à l'écluse de la chute aux Blondeaux, formée par la démolition d'un mur de protection et d'une partie du terrassement, dont les pierres et la terre se trouvent maintenant amassées au centre du chenal. L'étendue entière de cet obstruction reste encore à être constatée, mais je ne crois pas qu'elle excède 400 verges cubes, et il suffira de £50 pour l'enlever.

L'écluse No. 4, qui a moins de quatre pieds d'élévation, peut être mise en état de service quelques années de plus sans beaucoup de réparations, mais celle-ci ainsi que celles sur la section Grenville, Nos. 5 à 11 inclusivement, devront subir des réparations de temps à autre, consistant principalement à démolir partiellement et enduire de nouveau de ciment (pour empêcher l'eau de passer) les parties de l'évasement de la porte, et les murs des tourillons.

A juger uniquement de l'apparence extérieure des murs d'écluse il n'est pas aisé de calculer jusqu'à quel point il pourra être nécessaire de renouveler la maçonnerie, mais je pense qu'une somme en moyenne de £400 par écluse serait suffisante pour maintenir chacune d'elles en état efficace de service pendant encore quelques années à venir. Ce qui donne une somme ronde de £3,200 pour les réparations des huit écluses au-dessus des rapides Carillon, dont la dépense pourra être portée sur les deux années suivantes.

A travers l'entrée inférieure de la tranchée Grenville, il y a une barre de roches qui obstrue la navigation lors des plus basses eaux, sa surface étant de 18 pouces au-dessus du niveau du busc d'écluse. Les steamers sur cette route tirent rarement plus de quatre pieds et demi quoique les canaux sont pour cinq pieds et demi. Immédiatement en dehors de cette barre, qui a environ vingt pieds de large, l'eau est très profonde, et deux ou trois mines judicieusement placées auraient l'effet de la faire disparaître totalement; le coût d'une semblable opération, vu qu'il y a à Ste. Anne tous les instruments requis pour miner au fond de l'eau, ne devrait pas excéder £75.

L'entrée supérieure est aussi barrée, mais, en apparence seulement, par une accumulation de galet détaché et de gravier emporté de temps à autre des terrassements. J'ai le projet de prendre des sondes aussi exactement que possible ici et à des points plus bas lorsque la glace sera prise, et je suis d'opinion maintenant qu'au moyen de la drague ou du râteau cette batture peut être enlevée pour moins de £80.

Il n'est pas improbable que le râteau seul suffirait, et si tel était le cas, ce

serait certainement le mode le moins dispendieux de se débarrasser de toutes ces barres à l'exception du roc dont il a déjà été parlé.

Les portes d'écluse ne demandent pas de réparations immédiates, vu qu'elles sont dans une condition suffisamment bonne pour supporter l'usure et les accidents ordinaires des travaux de la prochaine saison dans tous les cas, et dans les items qui précèdent, dont un extrait est donné plus bas, se trouvent comprises je crois, toutes les dépenses nettes dont l'estimé est nécessaire pour le présent. Les tranchées étant, comme j'ai dit, toutes de roc, la section des canaux reste presque telle qu'elle était d'abord excavée, vu qu'il ne s'y est pas fait de dépôt assez considérable pour nuire à son utilité.

EXTRAIT.

Estimation du coût des réparations, etc.

Démolition partielle et reconstruction de onze écluses..	£6200	0	0
Reconstruction des chaussées sur la Rivière du Nord..	300	0	0
Pour faire enlever les battures et barres.....	265	0	0
Total.....	£6765	0	0

La propriété de l'ordonnance entre Carillon et Grenville renferme une lisière de terre le long de cette section de canal variant en largeur de 50 à 200 pieds et au-dessus; les limites en sont bien définies par des bornes en pierre

N'ayant pas encore fait faire de doubles des plans et coupes de ces travaux tels qu'explorés récemment sous mes instructions du 22 juillet, je prends la liberté de garder les originaux par devers moi pour le présent, à moins qu'ils ne soient demandés immédiatement par le département.

Le tout respectueusement soumis.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

W. SHANLY.

T. A. BEGLY, Ecr.
Secrétaire des Travaux Publics,
Toronto.

D.

TORONTO, 2 mars 1857.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre pour l'information des commissaires le rapport suivant sur les travaux de la rivière St. Maurice, et sur les différents sujets qui s'y rattachent.

En premier lieu, afin qu'on puisse former une juste appréciation des avantages qui résultent des dépenses qui ont été faites, sans parler du développement donné au commerce de bois, j'attirerai respectueusement votre attention sur la rapidité extraordinaire avec laquelle s'opère la colonisation dans la partie du pays la plus immédiatement en rapport avec les travaux. Depuis les établissements en arrière de Berthier, jusqu'à ceux en arrière de Ste. Anne de la Pérade, il se fait un grand mouvement vers le territoire du Saint Maurice. Les lois se prennent presque aussi vite qu'ils sont arpentés, et il est consolant de voir que les colons sont généralement d'avis que plus ils pénètrent dans l'intérieur, plus

ils trouvent la qualité du sol bonne. Les principaux de ces nouveaux établissements sont ceux qui s'étendent en arrière de St. Barnabé et Shawanegan, du côté ouest du St. Maurice, et du lac Coscette, et de la rivière des Envies du côté de l'est. Ce mouvement de la part des colons est dû à la grande demande de produits agricoles à laquelle donne lieu le commerce de bois de l'intérieur, et il va sans dire que le tout est dû aux travaux qui ont ouvert la rivière St. Maurice à l'entreprise des commerçants de bois.

La carte annexée indique la position des principaux établissements nouveaux, et des différents endroits mentionnés dans le présent rapport.

Quant au commerce de bois, il augmente graduellement, malgré la dépression qui s'est fait sentir dans cette branche des affaires, durant les quelques années dernières. Un retour de la prospérité aurait de suite l'effet d'augmenter le commerce du St. Maurice, et comme une conséquence de donner une nouvelle impulsion à la colonisation, vu que les besoins du fabricant de bois, engagent avantageusement le colon à le suivre. Le revenu provenant des droits sur le bois, des rentes foncières, etc., se montera, selon que m'en a informé l'agent des terres de la couronne, pour la présente saison à environ £10,000.

Pour se former une idée exacte du progrès qui a été fait, il suffit de comparer le territoire tel qu'il est aujourd'hui avec ce qu'il était lorsque les travaux furent d'abord commencés, il y a environ quatre ans. A cette époque la colonisation était dans un état stagnant, et la vaste région baignée par le St. Maurice et ses tributaires était un désert inexploré, ne rapportant rien au gouvernement.

La rapidité extraordinaire avec laquelle les travaux déjà faits, ont servi à développer les ressources du territoire, est l'argument le plus fort à l'appui du principe de continuer à tenir tête aux besoins du commerce, à encourager la colonisation, par de nouvelles améliorations qui peuvent de temps à autre paraître nécessaires.

Je vais énumérer celles qui, à mon avis, sont le plus indispensables aujourd'hui, et faire un rapport succinct, sur les travaux qui ont été accomplis durant la saison dernière, c'est-à-dire, depuis la date de mon dernier rapport annuel.

La Tuque.

La grande chaussée sur la côte Est a été complètement remplie de pierres, et une jetée additionnelle a été construite pour la supporter, ce qui sert à donner aux travaux déjà faits une sûreté parfaite.

Il est nécessaire, néanmoins, que des jetées latérales soient construites de chaque côté du bassin, immédiatement en bas des chûtes, d'autant plus que le bois, après avoir passé la chaussée, s'accumule, et reste dans les remous où la houle le jette constamment contre les rochers à son grand détriment. Des jetées latérales empêcheraient tout-à-fait qu'il n'éprouvât aucun dommage. Il serait aussi nécessaire d'excaver une pointe de roc, et de faire un revêtement en charpente, un peu plus haut, sur la côte Ouest. Le montant de l'excavation serait d'environ 1,000 verges cubiques, et la longueur entière des jetées latérales et du revêtement en charpente d'environ 1200 pieds. Les prix que j'ai indiqués pour le boisage, quelque peu élevés qu'ils puissent paraître, sont suffisants, en autant qu'on peut se procurer le bois tout près des travaux.

L'achèvement des travaux à La Tuque est devenu essentiellement nécessaire vu que plusieurs fabricants de bois se préparent à se livrer à des opérations considérables plus loin que cet endroit.

Rapides Munagance.

Pour faire disparaître les obstructions nuisibles à la navigation à cet endroit un contrat a été donné l'été dernier à la compagnie pour l'exploitation du bois

du St. Maurice. Elle a réussi à faire une partie considérable des travaux, mais les eaux s'étant tout-à-coup élevées, elle fut obligée d'en suspendre l'exécution jusqu'à l'été prochain. Le contrat entraînera des dépenses jusqu'au montant de £300, mais une somme additionnelle de £200 sera nécessaire pour faire disparaître entièrement ces obstacles, et baliser le chenal de manière à ce que les steamers puissent passer aux eaux les plus basses.

Grande Mère.

A cet endroit les travaux sont en bon ordre ; de nouveaux chalands ont été fournis le printemps dernier, et durant le présent hiver la chaussée-aile a été partiellement revêtu de madrier.

Shawanegan.

Une jetée considérable a été placée à 35 pieds d'eau, au-dessus des chutes, et c'était d'un avantage essentiel pour faciliter les travaux d'étendre les bômes, et pour les raffermir dans leur position. Les jetées dans la baie inférieure au bôme de Hêtre ont été élevées, tel que proposé, à une hauteur suffisante, et munies de poteaux de bômes, chaînes, etc. Les autres jetées dont la construction à cet endroit est projetée, sont maintenant sous contrat, et l'ouvrage progresse. Une somme additionnelle de £250 sera nécessaire pour compléter les travaux aujourd'hui commencés, et environ £187 10s. 0d. pour acheter les chaînes additionnelles. Il serait aussi avantageux de bâtir une bonne maison pour loger le maître des glissoires et les hommes qui ont soin des bômes—et pour cet objet j'ai inséré £200 dans les estimés.

Les chutes des Grès

Les bômes ici sont en bon ordre. Le contrat pour les jetées en charpentes pourvoit à tous les travaux maintenant projetés.

Embouchure du St Maurice.

Une jetée de plus a été construite au dessus du pont dans le chenal Est, et des poteaux de bôme ont été placés dans les autres jetées, tel que recommandé dans mon dernier rapport annuel. En vue d'une augmentation dans le commerce, il serait nécessaire de construire deux jetées additionnelles dans le chenal Est, et je les ai en conséquence comprises dans les estimés.

Chemins du St. Maurice.

Depuis que le commerce de bois est commencé sur le St. Maurice, les personnes qui s'y trouvent engagées n'ont jamais rencontré de difficulté plus grande que celle d'expédier leurs provisions de Trois-Rivières aux eaux navigables, aux Grandes Piles. Le chemin construit l'été dernier par le département des terres de la couronne, entre ce dernier endroit et Shawanegan, a bien obvié à cette difficulté, mais l'ancien chemin de Trois-Rivières à Shawanegan, particulièrement la partie entre les forges St. Maurice et l'église St. Etienne, est encore dans un état tel qu'il est très dispendieux d'envoyer des provisions par cette route. Rien ne saurait être plus avantageux au commerce que de le bien réparer, de manière à ce que des voitures chargées pussent y passer facilement en toute saison ; et non seulement les fabricants de bois en retireraient du profit, mais comme ce chemin est la principale grande voie remontant le St. Maurice, son amélioration aurait l'effet important et avantageux d'avancer la colonisation du pays. Pour les premiers quinze milles du chemin, c'est-à-dire pour la partie entre Trois-Rivières et l'église St. Etienne, j'ai fixé £100 par mille, et £75 par mille pour les huit derniers

milles sur la partie entre l'église St. Etienne et la jonction du nouveau "chemin des Piles" dans Shawanegan, la distance entière étant d'environ 23 milles.

Travaux Nouveaux.

Vient ensuite en fait d'importance pour le chemin et pour les additions et extensions qu'on se propose de faire aux travaux, l'amélioration des chutes des Iroquois sur la rivière Vermillion. Cette rivière, comme on le verra en référant à la carte, joint le St. Maurice principal de l'ouest, à environ 18 milles au dessus de La Tuque. Elle baigne une grande étendue de contrée riche en bois précieux mais les chutes dont il a été parlé forment un obstacle absolument insurmontable pour la descente sûre des billots ou du bois équarri. Dans mon dernier rapport annuel, j'ai proposé une appropriation de £5,000,—la partie de cette somme qui serait nécessaire devant être d'abord employée à faire des glissoires aux chutes, et la balance à enlever les obstacles entre ces chutes et le St. Maurice, laissant toute autre amélioration qui pourrait être nécessaire à l'entreprise individuelle. Si ces améliorations étaient faites, une vaste étendue de territoire serait ouverte au public et la vente des limites de prix devenue possible par ce moyen, rembourserait amplement les dépenses dans deux ou trois ans, j'en suis convaincu.

Chaussées aux Grandes Piles.

Sous le titre de "Travaux nouveaux" je puis mentionner qu'il a été suggéré par quelques-uns des plus intéressés dans le trafic de la rivière, qu'il découlerait de grands avantages de la construction d'une chaussée à travers le St. Maurice aux Grandes Piles, au moyen de laquelle, est-il allégué, un volume suffisant d'eau serait obtenu pour permettre aux billots de flotter au-dessus de toutes les battures plus haut que cet endroit dans la saison des plus basses eaux—la navigation des bateaux à vapeur serait facilitée aux bancs de sable Miquinnac et aux rapides Maganance—un pouvoir d'eau serait acquis pour l'alimentation des moulins et des manufactures qui, on le croit, seront bientôt nécessaires pour les besoins des établissements prospères de cet endroit. Je ne suis pas prêt à donner mon opinion définitive sur ce sujet, vu que je n'ai pas fait l'étude de la localité. Il est hors de question que ce serait un grand avantage pour la navigation des bateaux à vapeur que de donner une plus grande profondeur aux eaux sur les bancs de sable Miquinnac et aux rapides Managance ; mais la construction de la chaussée serait un ouvrage qui entraînerait des dépenses considérables, et je suis d'opinion, que sans nuire aux intérêts particuliers, on pourrait la retarder pour le présent.

L'an dernier les bômes et les glissoires ont fonctionné avec un succès parfait, et le coût d'entretien a été en même temps considérablement moindre que durant la saison précédente. Ceci est en partie dû à la baisse des eaux, mais principalement aux additions faites aux travaux. Les améliorations maintenant proposées auraient l'effet de diminuer encore les frais d'entretien.

Je prends respectueusement la liberté de soumettre l'estimation ci-annexée à la considération des commissaires, et

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé)

S. J. DAWSON.

Estimation du coût probable des travaux mentionnés dans le précédent rapport.

La Tuque—Les jetées latérales et revêtement en charpente de 1,200 pieds de longueur, d'une hauteur de 12 pieds moyenne et d'une largeur de dix, nécessiteront 14,400 pieds de bois neuf, devant faire face au courant, à 7½d.....	£450	0	0
35,000 pieds de bois en grume et équarri sur deux faces, pour le fonçage, les traverses et la paroi du caisson de l'autre rive, le bois équarri n'étant pas nécessaire, à 4d	583	0	0
3,400 verges cubes de remplissage en pierre, la pierre se trouvant près des travaux, à 2s. 6d.....	425	0	0
4,480 lbs. pesant de fiches, à 5s.....	93	0	0
1,000 verges d'excavation du roc, à 7s. 6s.....	375	0	0
	<hr/>		
		£1,926	12 8
Rapides Managance—Pour enlever les obstructions et placer des bouées dans le chenal afin que les steamers puissent y passer dans les plus basses eaux, il sera besoin d'une somme additionnelle de	250	0	0
Shawanegan—Pour terminer les travaux commencés...	250	0	0
Pour l'achat de deux cents brasses de chaîne, de ¾ de pouce environ, disons 100 verges cubes, à 37s. 6d.	187	10	0
Pour construire une maison pour le maître de glissoire et les hommes employés dans les bômes.....	200	0	0
Chemins du St. Maurice—15 milles, depuis Trois-Rivières à l'église St. Etienne, à £100 par mille, coûteront.....	1500	0	0
Huit milles, depuis l'église St. Etienne jusqu'à la jonction du chemin des Nouvelles Piles, à £75 par mille, coûteront.....	600	0	0
	<hr/>		
		2100	0 0
Embouchure du St. Maurice—Pour les 2 jetées de 30 × 20, devant être calées à une profondeur de 12 pieds, il sera besoin de 6000 pieds de bois de pavement, à 9d.....	225	0	0
7,000 pieds de pièce de fonçage équarries sur deux faces et traverses, à 6d.....	175	0	0
750 verges cubes de remplissage en pierre, à 5s.....	187	0	0
2,240 lbs. pesant de fiches, à 5s.....	46	0	0
	<hr/>		
		634	13 0
	<hr/>		
		£5548	6 0
En sus pour la surveillance et les dépenses contingentes, 10s.....		554	16 7
Rivière Vermillion—Pour racheter les chutes des Iroquois par une glissoire et enlever les obstructions entre elles et le St. Maurice, il sera besoin, suivant le rapport, d'une somme de.....		5000	0 0
	<hr/>		
Total.....		£11,103	2 7

(Signé)

S. J. DAWSON,
Surintendant des travaux sur le St. Maurice.

E.

OTTAWA, 11 décembre, 1856.

Monsieur,—Conformément aux instructions que j'ai reçues des honorables commissaires des travaux publics (lorsqu'ils se trouvèrent dans l'Ottawa le 6 octobre dernier) de procéder dans le Saguenay jusqu'au lac St. Jean, et examiner la rivière dans le but de constater les améliorations à faire pour permettre aux gens de descendre leur bois de ce lac à l'eau montante, aussi les frais de ces améliorations, et dans quelle saison de l'année les travaux devraient être construits—et enfin s'il y a, dans les environs des tributaires qui se déchargent dans le lac St. Jean, une quantité suffisante de bois de construction pour justifier le gouvernement à dépenser de l'argent à améliorer la rivière.

Conformément à ces instructions, j'ai laissé cette cité le 9^e jour d'octobre, et en arrivant à Québec, j'ai trouvé que les bateaux à vapeur avaient discontinué leur voyage au Saguenay, mais je réussis dans la soirée du 13 à avoir un passage sur le steamer "Passport," consigné à un endroit situé à 50 milles environ au-dessous du Saguenay, sur le St. Laurent. Mon associé et moi débarquâmes le lendemain matin à Tadoussac, où nous fûmes obligés d'attendre 4 jours pour du bon vent, afin de remonter le Saguenay jusqu'à Chicoutimi. Nous arrivâmes à cet endroit le matin du 18, et, comme la saison était bien avancée et aussitôt que nous eûmes fait nos préparatifs en hommes, canots, provisions, etc., nous laissâmes Chicoutimi le dimanche matin, 19, pour le lac St. Jean.—Je crus qu'il était à propos de m'y rendre sous le plus court délai possible, et de faire mes recherches à mon voyage de retour. J'ai pu voir ainsi tous les obstacles avant de faire aucune exploration et déterminer la nature des améliorations qui conviendraient le mieux à cette rivière.

Arrivé au lac St. Jean par la Petite Décharge, le soir du 21, je trouvai, après des recherches attentives que les deux décharges et le lac St. Jean s'élèvent ordinairement de 18 à 20 pieds des basses aux hautes eaux, et quelquefois plus dans les endroits où la rivière est étroite.

Le volume d'eau de la Petite Décharge est à peu près le même que celui de la rivière Gatineau, mais la grande décharge est vingt fois plus large, j'en suis certain. Les améliorations sur la rivière Saguenay doivent être faites pour des pièces de bois détachées, et le seul moyen qu'il y ait de sortir du bois du lac St. Jean est par la petite décharge; les obstacles sont comparativement petits et peuvent facilement disparaître au moyen d'améliorations dont le résultat sera satisfaisant, vu qu'heureusement il se trouve quatre chenaux qui forment la décharge du lac St. Jean dans la petite décharge du Saguenay. Ces chenaux, je me proposais de les boucher, à l'exception d'un seul que je boucherais, encore, de moitié; l'on pourrait ainsi régler l'eau de manière à convenir aux travaux que l'on recommande de construire sur cette branche de la rivière au dessous. L'obstruction de ces chenaux du lac ne peut faire aucun dommage, vu que l'eau inutile dans la Petite Décharge, passerait dans la Grande Décharge, pendant que les améliorations qui se feraient dans le bas de la rivière n'éprouveraient aucun dommage des inondations et pourraient se conduire très facilement. L'esquisse ci-jointe fera voir l'étendue et la nature des améliorations demandées qui, une fois construites, établiront une chaîne non interrompue de navigation depuis le lac St. Jean jusqu'à Chicoutimi ou la marée montante, auquel dernier endroit il faudra placer un barrage solidement assujéti.

Chacun des quatre chenaux en question est d'environ $\frac{1}{4}$ de mille en longueur, c'est-à-dire depuis le lac jusqu'à l'endroit où ils se rassemblent tous: dans cet

espace il y a une chute de 20 pieds. Il n'y a point d'autres améliorations à faire que de boucher les chenaux à leur naissance, comme il est dit plus haut, ce qui aura l'effet de modérer l'eau dans la Petite Décharge.

Tous ces chenaux ont des lits solides en roc et des rives escarpées. Depuis le pied des rapides pour une distance de trois milles, la rivière est large et profonde; à l'extrémité de cette distance il y a un rapide appelé l'Îlet dont la chute a 12 pieds dans l'espace d'un $\frac{1}{4}$ de mille. Ici, il y a une île vers le milieu du cours d'eau; l'un des chenaux ainsi formé est sûr, l'autre devrait être bouché. L'extrémité inférieure du rapide s'améliorera par la construction d'une chaussée un peu plus bas dans la rivière (environ deux milles). La rivière dans cet endroit est une belle nappe d'eau, large et très profonde, et s'il y avait comme il est indiqué dans l'esquisse, un bôme de 1000 pieds, 500,000 billots de sciage pourraient y être gardés en toute sûreté. Depuis la chaussée mentionnée en dernier lieu, la rivière, pour une distance d'un mille et demi, a une pente d'environ 90 pieds, formant ce qui est appelé le rapide de Gagnon, le pire que j'aie jamais vu. Dans quelques endroits il a près d'un demi mille de large, et rempli d'immenses cailloux et de masses de roches qui sont tombées des rives élevées. Le rapide Gagnon, je le considère comme le plus grand obstacle qu'il y ait dans la rivière depuis le lac St. Jean jusqu'à la marée montante, et les glissoires sont les seules améliorations qu'on puisse y faire. La glissoire qu'il faudrait, devrait avoir 6750 pieds de long, avec 4 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur et la moyenne de la hauteur, dans toute la distance, devrait être de dix pieds. Pour les fondations, je recommanderais des pièces de bois arquées, vu que c'est le plan qui prend le moins de bois et qu'il n'est pas sujet à faire ses efforts. *Voir section transversale de la glissoire sur l'esquisse.*

Ci suit une estimation de la quantité et du prix des matériaux qu'il faudra pour améliorer la rivière, basée sur les mesurages et les calculs les plus soignés.

La longueur totale des quatre chaussées, formant les chenaux sur le lac, de celle de l'Îlet et de celles immédiatement au-dessus du rapide Gagnon, et la tête de la glissoire, sera d'environ 12501 pieds, et sa hauteur, en moyenne, de 18 pieds. La quantité de bois pour toutes les chaussées, disons du bois équarri mesurant 12 pouces d'épaisseur dans l'ouvrage, sera de 57,883 qui à 9d. le pied,

couteront.....	£2170	16	0
Madriers de revêtement, de 4 pouces d'épaisseur, P. M.,	124,800	à 65s.	405 12 0
Fer pour les chaussées, en livres	16,536	à 6d.	413 8 0

Coût total de toutes les chaussées..... £2989 16 0

La quantité des matériaux et le coût de la glissoire de 6750 pieds de long, 4 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur, seront comme suit, savoir :

675 longueurs transversales de 12 pieds de long, 12 x 12 G. M,			
97200 pieds à 65s.....	£315	18	0
1340 bandages pour les poteaux du bras, de 8 pieds de long, 10 x 10			
G. M, 32400 pieds à 65s.....	105	6	0
675 pièces de recouvrement, de 10 pieds de long, 10 x 10 do, 56250			
pieds à 65s.....	182	16	0
13500 pieds cubes de bois pour les poutrelles à 9d.....	506	5	0
1135 billots à clefs de 12 pieds de long, 10 x 10, 112500 pds. à 65s..	365	12	6
2250 poteaux pour les côtés des glissoires de 5 pieds de long, 10 x			
10, 75000 pieds, à 65s.....	243	15	0
2250 courts liens, 2 $\frac{1}{2}$ pieds de long, 4 x 4, 7500 pieds à 65s.....	24	7	6
Madriers pour les glissoires, 412250.....	1339	16	3
6600 lbs. de boulons et fiches pour do à 6d. par livre.....	165	0	0
942 verges cubes d'excavation à la tête de la glissoire, à 7s. 6d....	353	5	0

Coût du déblai d'une étendue large de 100 pieds et longue de 6750 pour la glissoire et pour veiller au cas d'incendie.....	150	0	0
Coût de l'entourage, des barrages, des billots, virevaux, etc.....	100	0	0
“ du bôme latéral et des jetées à la tête de la glissoire.....	93	10	0

Coût total de la glissoire £3945 11 8

Du pin blanc sain, tout à fait propre à ces travaux, se trouve dans le voisinage immédiat de ces endroits différents.

Estimation d'un bôme d'arrêt, à la tête de la longue glissoire, de 1000 pieds de long :—

Ce bôme, devant être en pièces de pin blanc, équarries à quinze pouces d'épaisseur, ne mesurant pas moins de quinze pouces au petit bout et d'une longueur de pas moins de quarante pieds chacune, devra être lié par plusieurs chaînes de $\frac{3}{4}$ pouces, et recevoir des têtes et des piquets, à chaque extrémité. Les têtes devront être de 12 pieds de long et 6 pouces d'épaisseur. Les piquets devront être en chêne blanc de 5 pouces de diamètre et travaillés au tour. Tous les matériaux ci-dessus décrits devront être mis et portés les uns les autres, au même taux de 5s. par pied linéaire—£260

J'ai toujours trouvé que les bômes faits suivant les principes ci-dessus spécifiés sont plus forts et plus durables.

D'après les chiffres qui précèdent on verra que le coût total des améliorations recommandées par moi pour la petite décharge est de :

Pour les chaussées.....	£2989	16	0
Pour la longue glissoire, etc.....	3945	11	8
Pour le bôme.....	250	0	0

Total. £7185 7 8

Ces améliorations sont tout ce qu'il faudrait ; et lorsqu'elles seront faites, les bois passeront du lac St. Jean à marée montante dans toutes les saisons de l'année, pourvu que la glace ne forme point d'obstacles.

Comme j'ai en outre reçu des instructions de recueillir tous les renseignements sûrs concernant la quantité de bois qui se trouve dans les environs du lac St. Jean et de ses tributaires, je me suis adressé à M. Duberger, l'agent des terres de la couronne résidant à Chicoutimi, et il m'a transmis son rapport sur ce sujet et m'a donné aussi une esquisse compilée sur des notes d'exploration et de mesurage faites en français dans cette partie du pays par les Révérends Pères Jésuites, que je transmets l'une et l'autre ci-joint au département. J'ai aussi obtenu des renseignements d'autres sources qui corroborent ce qui se trouve dit dans les documents transmis. Le cas se trouvant favorable, je suis d'opinion que le gouvernement se croira justifiable de faire les déboursés recommandés. D'ailleurs, ces travaux terminés rapporteront un bon revenu ; car en supposant qu'il n'y aurait que 200000 billots de sciage coupés tous les ans, le droit du gouvernement, à 5 deniers par billot, se monterait à..... £4166 13 4

Pour l'usage des glissoires à 2d. par billot..... 1660 13 4

Et s'il est coupé tous les ans 1500000 pieds de pin blanc (et c'est une petite quantité pour un territoire aussi grand) le droit sur cette quantité, à $\frac{1}{2}$ denier par pieds, serait de..... 3146 0 0

Droits de glissoires et bôme sur do à 4d. par mx. 70 pieds (moyenne) 357 2 10

£9315 9 6

Si la rivière n'est améliorée par l'esprit d'entreprise publique ou privé, le pays ne retirera aucun profit de cette vaste étendue de terres à bois, situées dans les environs du lac St. Jean.

J'ai appris que les terres qui environnent le lac sont très favorables aux opérations agricoles, et que si les fabriquant de bois s'occupaient activement dans

ces environs, les colons pourraient vendre le surplus de leur produit à des prix élevés et profitables.

Bien que les honorables commissaires ne m'avaient pas demandé de rapport sur d'autres améliorations que celles que j'ai déjà mentionnées, il me semble cependant qu'il y aura en toute probabilité de nombreuses demandes de limites sur les rivières qui se déchargent dans le lac St. Jean, et qu'il sera indispensable d'avoir un bôme d'arrêt à la tête des eaux montantes à Chicoutimi.

M. Price a un bôme de 2½ milles de long dans une très bonne position, mais il n'est pas assez solide pour arrêter une bien grande quantité de bois. Ce monsieur a un grand nombre d'ancres et de chaînes qui supportent l'ancien bôme, et s'il les donnait pour le nouveau, cela diminuerait de beaucoup les dépenses. J'estime donc que le coût d'un bôme fort de 2¼ milles de long, sans les ancres et cordages de retenue, serait de £2,500.

Si les honorables commissaires se décident à commencer les travaux du Saguenay, je recommanderais qu'ils soient faits par contrat et que l'entrepreneur ou les entrepreneurs aient le délai d'une année pour compléter ceux de la Petite Décharge. Un contrat pourrait être passé de bonne heure en avril prochain, ce qui permettrait d'acheter les matériaux pour les travaux d'été; pour cela, l'on peut s'en occuper lorsque l'eau est basse, vu que les chaussées à la tête de la Décharge ne peuvent se construire qu'à l'eau basse. Si le bôme d'arrêt à Chicoutimi doit se faire (et je ne pense point que la fabrication du bois puisse se faire avec avantage sans cela) l'entrepreneur devrait avoir six mois de plus qu'il n'est alloué pour les autres travaux vu que le bois convenable pour ce bôme ne peut s'obtenir que dans les environs du lac St. Jean et doit passer par les glissoires nouvelles. Avec cet arrangement le bôme serait à sa place et prêt à recevoir le bois, dans le printemps suivant.

L'esquisse ci-jointe indique la Petite Décharge du lac St. Jean, la localité des travaux projetés, l'élévation des chaussées, les sections transversales de chaussées et de glissoires, et le principe d'après lequel le bôme sera réuni ensemble. Je me flatte qu'il donnera aux honorables commissaires les renseignements désirés.

Je n'ai pas envoyé de spécifications pour la construction des chaussées latérales et des bômes, mais je le ferai si on le demande, vu que j'ai gardé copie de mes notes et dessins.

En vous soumettant le tout.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) HORACE MERRILL,
Surintendant des travaux de l'Ottawa.

F.

MONTREAL, 10 Octobre 1856.

Conformément aux instructions qui m'ont été données relativement à l'amélioration des rivières Yamaska, St. François et Nicolet, situées au sud du lac St. Pierre, j'ai fait au commencement de septembre l'examen de ces rivières, depuis leur confluent avec le lac St. Pierre, en montant, jusqu'aux points où endroits à l'intérieur où le chenal se trouve plus ou moins barré par des obstacles d'une nature si formidable que les enlever ou autrement les vaincre m'a paru dépasser les limites que l'on a eues en vue dans mes instructions, et que ce serait pareillement, si je ne me trompe pas, faire plus de dépenses que le trafic des localités ne saurait justifier.

Les dessins qui accompagnent le présent, et que j'ai dressés d'après les observations que j'ai faites en passant, indiquent correctement les différents sondages qui ont été faits dans le temps le long des divers chenaux que m'ont indiqués des pilotes expérimentés, et donnent un aperçu assez fidèle des distances relatives et de la position et du contour des rivières respectivement, en autant que je les ai examinées, et ils donneront, je crois, en l'absence d'études plus travaillées, une idée assez correcte de la capacité de chacune d'elles et de leur susceptibilité d'être améliorées, tout en fournissant les principales données qui peuvent servir de base à l'estimation approximative des dépenses qu'il faudrait encourir pour faire les améliorations qui pourront être jugées nécessaires pour les rendre, jusqu'à un certain point navigables pour la classe de vaisseaux qui convient au trafic, en autant que les obstacles naturels qui s'y rencontrent peuvent le permettre.

Mais avant d'entrer dans les détails, je crois devoir, pour éviter de me répéter, attirer l'attention des commissaires sur quelques faits principaux qui s'appliquent à ces trois rivières, sinon à toutes celles qui se déchargent dans le lac St. Pierre.

Comme il est bien connu que le chenal des vaisseaux, entre Québec et Montréal, passe presque au milieu et en ligne parallèle du lac, qu'il y a entre le chenal et les bords, de chaque côté, une grande étendue d'eau peu profonde qui, à certains endroits du côté sud, mesure au moins trois milles de largeur, et que ces batitures sont généralement formées de glaise molle couverte çà et là de sable fin, surtout à l'embouchure des rivières où il paraît s'être déposé du sable et d'autres débris sur une distance d'un quart à un demi mille au large, ces dépôts se trouvant plus ou moins considérables à chacun de ces endroits, celui qui en est le plus exempt étant le bras de l'ouest de la rivière Yamaska, qui a plusieurs milles de longueur et qui court presque à angle droit avec la branche principale de cette rivière et en ligne parallèle avec le St. Laurent—je n'entreprendrai point de discuter ici si ces barres résultent de la rencontre du courant des rivières avec l'eau morte du lac, ou si elles sont formées par la glace qui vient s'échouer et s'amonceler à l'embouchure des rivières avant que la glace du lac se brise, en empêchant par là le détrit de passer outre.

Il suffit, pour l'objet qui nous occupe, de savoir que ces effets sont produits par des causes qu'on ne fera probablement pas disparaître par le simple creusement des chenaux, car il est parfaitement démontré par l'expérience de tous ceux qui ont fait attention à ces sortes de sujets, que généralement chaque fois qu'on a enlevé au moyen du draguage des barres placées dans la même position, elles se sont remplies de nouveau si l'on n'a point pris les précautions nécessaires pour prévenir la possibilité de leur formation, et il n'est pas moins vrai que dans bien des cas, même les plans les mieux imaginés pour la protection de chenaux artificiels, n'ont pu atteindre leur objet, surtout aux embouchures de rivières sujettes à de fréquentes variations dans leur niveau, et qui dans leur cours emportent avec elles de grandes quantités de terrain d'alluvion, tandis que l'action directe et quelque fois l'action indirecte des glaces qui s'amoncellent dans l'embouchure exerce, sur la formation de ces barres, une influence que nulle précaution ordinaire ne saurait détruire.

Ces faits sont donnés dans le but d'indiquer quelques unes des difficultés inévitables qu'il y a à surmonter, et de faire voir ce qu'il y a d'incertain dans l'accomplissement d'améliorations du genre de celles qui sont suggérées dans les instructions qui n'ont été fournies.

Après ces remarques d'un caractère général, j'attirerai en peu de mot votre attention sur chacune des trois rivières en question, et je le ferai dans l'ordre suivant, savoir :

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière qui prend sa source dans Missisquoi, traverse et égoutte une grande partie des comtés de Rouville, de St. Hyacinthe et de Richelieu, à l'ouest, et

de Shefford, Bagot et Yamaska, à l'est; durant les eaux hautes du printemps elle est navigable pour les berges et autres petites embarcations sur une distance d'environ 24 milles de son embouchure, mais vers le cœur de l'été, dans les saisons ordinaires, il n'y a que les bateaux d'un très petit tirant d'eau qui peuvent y passer, et encore est-ce avec difficulté, car le chenal est en général très étroit et dans bien des endroits très difficile à suivre. Le courant étant très léger, la chute est par conséquent très peu considérable jusque vis-à-vis le village de St. Aimé où se trouve un rapide et une barre de cailloux de près d'un mille de long. C'est ici que j'ai commencé mon examen, à environ 15 milles en haut de l'embouchure du bras de l'ouest. Plus bas, la rivière a de 500 à 700 pieds de larg., et même plus à certains endroits. Les côtes depuis St. Aimé, en descendant, jusqu'à un grand mille en bas du village d'Yamaska, sont généralement hautes, mais il se présente par-ci, par-là, des platins et des îles qui paraissent se couvrir plus ou moins d'eau dans les grandes crues. Les deux rives sont parsemées de bâtimens à l'apparence propre, élégante et parfois de la meilleure classe, qui font croire à un village continu de 8½ bons milles de longueur, de chaque côté. Les villages d'Yamaska et de St. Aimé se dessinent sur des plateaux d'une certaine élévation et sont situés sur la rive nord de cette rivière. A en juger par les campagnes environnantes et d'après l'apparence générale de ces villages, ils sont dans un état aussi prospère que la plupart des villages de l'intérieur de cette province.

En jetant un coup d'œil sur le dessin, et en faisant attention aux sondages depuis St. Aimé, en descendant, jusqu'au village d'Yamaska, on verra que

Sur	de mille	la hauteur	d'eau est	en moyenne	de	2½	à	4	pieds.
"	"	"	"	"	"	2-2½	"	3	"
"	1	"	"	"	"	3-3½	"	4	"
"	1½	"	"	"	"	3	"	4½	"
"	"	"	"	"	"	3½	"	5	"
"	"	"	"	"	"	4½	"	5	"
"	"	"	"	"	"	4	"	6	"
"	"	"	"	"	"	4½	"	7	"
"	"	"	"	"	"	5	"	6	"
"	"	"	"	"	"	5	"	7½	"
"	"	"	"	"	"	6	"	8	"

Et depuis Yamaska, en descendant, jusqu'à la fourche des bras de l'est et de l'ouest :

Sur	1	mille	la hauteur	d'eau varie	de	6-7	à	8	pieds.
"	"	"	"	"	"	2½	"	5	"
"	"	"	"	"	"	5	"	7	"
"	"	"	"	"	"	7	"	9	"
"	"	"	"	"	"	4½	"	10	"
"	"	"	"	"	"		"	10	"

Depuis la fourche, par le chenal de l'ouest, on trouve partout une hauteur d'eau de 10 pieds, et par le chenal de l'est cette hauteur varie de 3½ à 5 et 8 pieds pour une distance de trois quarts de mille, et ensuite de 9 à 10 pieds jusqu'à environ un mille et demi au large, où elle devient, pour une petite distance, de 7½ à 8 pieds seulement.

Il ne faut cependant pas oublier qu'on nous a dit de bonne autorité qu'il arrive souvent que l'eau baisse de 15. pouces plus bas qu'elle n'était au temps du sondage, et qu'au village d'Yamaska la variation entre les eaux les plus hautes et l'eau basse, est de dix pieds au moins; mais sur la plus grande élévation, on peut dire que les amas de glace y sont pour au moins de 5 à 6 pieds tous les ans, le reste étant dû à l'augmentation du volume d'eau produit par la fonte des neiges, et le drainage général du pays. D'après ce qui précède, il est évident que

les vaisseaux propres à la navigation du lac St. Pierre, ne sauraient monter plus haut qu'à un mille et demi d'Yamaska, où l'eau baisse de 15 pouces plus bas que les sondages qui sont indiqués au dessin.

En passant dans cet endroit, j'ai remarqué un bon nombre de barges qui étaient échouées à différentes places; dans quelques cas, cela était dû aux sinuosités et au peu de largeur du chenal, et dans d'autres la cause en provenait des battures qui barrent directement la rivière. Lorsque ces accidents arrivent, on jette à l'eau les cargaisons, qui se composent principalement de bois de corde, et les propriétaires se considèrent bien heureux s'ils réussissent par ce moyen à dégager leurs vaisseaux et à les mettre à flot en bonne eau.

En considérant le sujet des améliorations à faire pour la navigation de cette rivière, depuis son embouchure, en montant, jusqu'au point où finit mon examen, les questions qui suivent se présentent tout naturellement: Quelle est la hauteur d'eau qui peut raisonnablement être obtenue.—quels sont les moyens à prendre pour arriver au résultat voulu?

S'il faut faire des améliorations quelconques, il n'y a pas de doute qu'il faille obtenir une hauteur d'eau de 7 pieds, ou d'au moins 6 pieds, si l'on veut que les barges qui font le trafic du lac puissent en profiter. Pour y parvenir, le moyen de draguage est le premier à se présenter, comme mode le plus simple, sinon le plus expéditif. Mais si l'on tient compte du fait que le chenal actuel est en bien des endroits très étroit, que les battures sont très longues, et que partie, sinon la grande masse des matériaux qui forment le lit de la rivière, est d'une nature très difficile à enlever, il s'élevé la question de savoir quel serait le meilleur moyen à prendre pour atteindre notre but, ou de creuser le chenal, ou de chercher à maintenir l'eau à la hauteur des eaux du printemps,—c'est à dire, au niveau que produit la fonte des neiges ou le drainage.

Au moyen de draguage, il est clair qu'on n'obtiendrait un chenal propre à la navigation que sur la distance qu'on aurait creusée, tandis qu'en faisant monter l'eau, on la ferait refouler jusqu'en haut du rapide de St. Aimé, où les vaisseaux qui peuvent y monter le printemps, pourraient le faire en toutes saisons; pour obtenir ce dernier résultat, il serait nécessaire de construire une dame et une écluse, soit à l'île qui est vis-à-vis du village d'Yamaska, ou tout au plus à une petite distance plus haut. D'ailleurs, s'il y a lieu à faire quelques améliorations il ne paraît pas y avoir de raison de les arrêter à l'une ou à l'autre de ces places, vu que c'est la section supérieure du pays qu'arrose la rivière, qui fournit la plus grande partie du commerce qui consiste principalement en bois scié, en bois de corde, et en produits dont les habitants peuvent se dispenser pour leurs besoins domestiques, et qu'ils destinent au marché.

Sur la demande qui lui en a été faite, I. Gill, écr. M.P.P. nous a fourni les renseignements suivants, savoir: Qu'on emploie au commerce de la rivière, de 75 à 100 bateaux et barges, de différentes grandeurs, et qu'on y expédie annuellement de 25,000 à 40,000 cordes de bois, des quantités considérables de bois d'échantillon, du grain, des chevaux, des bêtes à cornes, des moutons, etc.

N'ayant réussi à me procurer de meilleurs renseignements que ce qui précède, sur le commerce, je n'ai guère de raison d'en dire au long sur le sujet, et de le discuter au point de vue rémunératif ou autrement, et je me contenterai en conséquence d'attirer l'attention sur les travaux les plus propres à ouvrir au commerce, la plus grande étendue de rivière et qui tourneraient à l'avantage du plus grand nombre, et avec cet objet en vue, l'érection d'une dame et d'une écluse en bas du village d'Yamaska, au point déjà indiqué, semble être ce qu'il y aurait de mieux et de moins dispendieux à faire, si toutefois ce n'est pas là le seul moyen que la nature et les circonstances permettent d'adopter pour rendre cette partie de la rivière navigable pour des vaisseaux d'un moyen tirant d'eau durant les basses eaux de l'été.

La dame, et conséquemment l'écluse aus i, devrait être assez haute pour

donner à l'eau, disons, une hauteur de $4\frac{1}{2}$ pieds au dessus de son niveau actuel, ce qui produirait dans le chenal, en montant, une hauteur d'eau suffisante pour dispenser de tout draguage ; tandis que l'escarpement des côtes empêcherait l'eau de se répandre au loin, et de couvrir plus de terrain qu'elle n'en couvre ordinairement dans les crues moyennes, ce qui se borne à quelques platins et aux parties basses de quelques unes des fles.

L'écluse pourrait être de la même grandeur que celles du canal Chambly, et ce serait assez pour la classe de vaisseaux dont on fait usage aujourd'hui ; la dame pourrait être en charpente, et construite à peu près sur le même principe que celle de St. Ours.

Coût de l'écluse, excavation des approches, la somme de	£12,500
Dame, etc., etc.	10,000
Surveillance, terrains, dommages et dépenses contingentes,	7,500
	<hr/>
	£30,000
Draguage en bas de la dame, jusqu'à la fourche des 2 bras,.....	2,000
Couper les pointes, dans le chenal de l'ouest.....	750
	<hr/>
	£32,750

S'il faut améliorer le chenal de l'est qui débouche dans le lac St. Pierre, et qui est principalement adapté au commerce qui se fait du côté d'en bas, il en coûtera £2,000, mais il n'est pas certain qu'il se maintienne ouvert.

RIVIERE ST. FRANÇOIS.

Cette rivière a sa source dans le township de Wolfe et traverse Sherbrooke, Drummond, et Yamaska, arrosant une grande étendue de territoire dans les townships. Durant les hautes eaux, les vaisseaux d'un faible tirant montent fréquemment à une distance considérable dans l'intérieur, et des trains de bois de différentes espèces en descendent. Pendant que j'étais dans ces environs, non attention fut attirée par un grand vaisseau, dit avoir été construit à Drummondville, à environ trente milles en haut de la rivière ; je fus de plus informé que ceci se voyait fréquemment.

J. Gill, écr., M.P.P., me donna les informations suivantes, savoir : Il y a d'employé sur la rivière de 75 à 100 bateaux et barges de différentes dimensions, tirant de trois à huit pieds d'eau quand ils sont chargés.—Quatre moulins à scie et six moulins à farine, en tout treize paires de roues (il n'est pas dit où)—de 25,000 à 40,000, cordes de bois sont expédiées annuellement, à part le bois scié, et les quantités de grain, le nombre de bétail, moutons, et chevaux, que les habitants ont à leur disposition.

La rivière près de son débouché dans le lac St. Pierre varie de 500 à 800 pieds de largeur. Un peu plus loin une grande île la partage en deux parties de dimensions à-peu-près égales, mais la plus profonde, et comme de raison le chenal adopté, quoique le plus long, est située sur le côté nord de l'île. De là elle passe à travers un nombre de petites fles jusqu'à ce qu'elle arrive presque à l'opposite du village St. François, où l'espace et la vue d'un côté à l'autre ne sont pas interrompus. Le chenal profond est étroit et tortueux dans tout son cours. Les côtes sont escarpées et d'une grande hauteur. Le village de St. François et le village Sauvage sont situés, le premier au sud, et le dernier au côté nord de la rivière, sur un plateau de terre élevée à une distance d'environ deux milles et trois quarts en ligne directe du lac St. Pierre, mais en suivant le cours de la rivière, la distance est de trois milles et un quart. A environ un mille et demi au-dessus de ces villages, la rivière augmente en largeur, et forme un rapide de battures, au delà duquel il ne peut passer de vaisseaux dans les eaux basses. Inmédiatement plus bas que ce point les examens furent commencés et continués vers le débouché.

En référant à l'esquisse on verra que depuis les rapides jusqu'à l'opposite du village en question, la profondeur de l'eau est comme suit :—

Pendant $\frac{7}{10}$ d'un mille de.....	6 à 8 pieds.
“ $\frac{13}{20}$ “ “	3 “ 6 $\frac{1}{2}$ “
“ $\frac{1}{2}$ “ “	7 “ 9 “

De là en avant le long du chenal nord et le plus profond,

Pendant $1\frac{1}{12}$ d'un mille de.....	4 à 7 pieds.
“ $\frac{1}{2}$ “ “	7 “ 9 “
“ $\frac{3}{4}$ “ “	8 $\frac{1}{2}$ “ 10 “
“ $\frac{4}{3}$ “ “	10 “ 0 “

De là au-dessus de la barre à l'entrée jusqu'à 10 pieds d'eau dans le lac,

Pendant $\frac{1}{3}$ d'un mille de.....	4 à 7 $\frac{1}{2}$ pieds.
“ $\frac{1}{4}$ “ “	4 “ 5 $\frac{1}{2}$ “
“ $\frac{1}{4}$ “ “	2 $\frac{1}{2}$ “ 4 “
“ $\frac{1}{6}$ “ “	3 “ 6 $\frac{1}{2}$ “
“ $1\frac{1}{2}$ “ “	8 “ 10 “

A l'époque où les sondes furent faites, on disait que l'eau avait un pied de plus haut qu'elle avait coutume d'avoir dans les mois d'automne. En supposant que ceci fut correct, on devra déduire un pied des profondeurs respectives plus haut indiquées, ainsi que de celles désignées sur l'esquisse, afin d'avoir l'état réel de la rivière et de l'entrée, aux eaux les plus basses.

De plus on devrait mentionner que le lit de la rivière est composé d'une qualité de matières dures, qui rendent le draguage fatigant, tandis que l'étroussure du chenal exige qu'une plus grande quantité en soit enlevée des côtés et du centre dans le but de donner une voie d'eau de, disons 60 pieds de large.

A son entrée dans le lac St. Pierre, l'eau est encore moins profonde des deux côtés que la ligne ne la représente—tellement que le sommet d'un banc de sable à une petite distance à l'ouest est quelquefois visible à eau basse. Cette barre, bien qu'elle ait un mille de large, entre huit pieds d'eau à l'intérieur sur une pareille profondeur à l'extérieur, est de nature à pouvoir être facilement enlevée ; mais à juger de sa position tant à l'égard de la rivière que du lac, il y a tout lieu de craindre qu'elle se formerait encore plus promptement, à moins d'adopter quelques moyens pour l'éviter. On pourrait peut-être déterminer ces moyens, sans tenir compte de ce que l'étendue du commerce pourrait justifier, mais si l'on considère ces deux choses dans leurs rapport, l'affaire prend un autre aspect et semble décider la question, que si l'entrée de la rivière est creusée, les habitants s'attendent que les causes qui ont formé des l'origine la barre dans cet endroit suffiront pour la tenir libre d'embaras.

Pour excaver le chenal à la profondeur de 9 pieds au-dessous de la ligne des basses eaux, et à la largeur de 80 pieds (dimensions considérées des moins considérables pour l'entrée d'un lac) il faudrait enlever environ 90,000 verges cubiques, à un coût de 1s. 1d. par verge y compris le draguage, le bateau à vapeur et les autres mécanismes..... £4875

De l'entrée au village de St. François pour un chenal de 60 pieds de large et 7 pieds de profond à l'eau basse, allouant 15,000 verges pour l'élargissement, il y aura en tout 60,000 verges cubiques à 1s. 4d..... 40000

£8875

Ajouter les dépenses imprévues..... 1125

Total..... £10000

On remarquera qu'il n'entre rien dans l'estimation pour la protection de l'entrée.

RIVIERE NICOLET.

Cette rivière est presque aussi large, quoique les eaux en soient plus basses, que toutes les autres. Elle a été soigneusement sondée et examinée du pont opposé au village de Nicolet, en descendant, jusqu'à 10 pieds d'eau dans la lac St. Pierre, en présence de plusieurs messieurs faisant partie du conseil de township qui eurent la bonté de m'accompagner, et de m'assister des services d'un pilote qui connaît bien le chenal.

Ils m'informèrent que durant les hautes eaux en mai, et dans la première partie de juin, des petits steamers voyagent sur la rivière, et transportent le frêt du village et au village. Ces messieurs m'apprirent aussi que l'eau était alors aussi basse qu'ils ne l'avaient jamais vue, fait dont il ne peut être rendu compte que par la circonstance qu'ils n'avaient pas encore porté leur attention sur ce sujet, vu qu'il était bien connu qu'à cette époque le lac St. Pierre était certainement élevé d'un pied de plus qu'il ne l'est à cette saison de l'année.

Le commerce d'exportation, en autant que la chose a pu être constatée, consiste principalement en bois de corte et en bois scié (en quantités non connues) et le commerce d'importation en articles requis pour la consommation locale.

En référant à l'esquisse on verra que la moyenne de la profondeur d'eau du pont en bas jusqu'au point marqué A, peut être représentée comme suit :

Pendant	$\frac{1}{10}$	d'un mille.....	$2\frac{1}{2}$	à	3	pieds de profondeur.
"	$\frac{2}{20}$	" "	2	"	3	" "
"	$\frac{3}{16}$	" "	1	"	$1\frac{1}{2}$	" "
"	$\frac{1}{8}$	" "	5.6	"	7	" "
"	$\frac{3}{20}$	" "	4	"	$5\frac{1}{2}$	" "

Ces battures à divers endroits sont formées de cailloux encaissés dans de la glaise; du point A en dehors jusqu'à 16 pieds d'eau dans le lac, la barre est formée de glaise couverte de sable, sur laquelle la profondeur d'eau varie comme suit :

Pendant	$\frac{3}{10}$	d'un mille de.....	1	à	$1\frac{1}{2}$	à	2	pieds.
"	$\frac{1}{16}$	" "	$2\frac{1}{2}$	"	3	"	"	"
"	$\frac{1}{12}$	" "	3	"	$3\frac{1}{2}$	"	"	"
"	$\frac{1}{4}$	" "	$3\frac{1}{2}$	"	$4\frac{1}{2}$	"	"	"
"	$\frac{1}{12}$	" "	5	à	$6\frac{1}{2}$	"	$8\frac{1}{2}$	"
"	$\frac{1}{20}$	" "	$8\frac{1}{2}$	"	10	"	"	"

Les messieurs dont il a été parlé plus haut parurent désirer que les faits suivants fussent soumis à la considération des commissaires, c'est-à-dire—s'il était jugé impossible de creuser le chenal tout le long jusqu'au village, ils seraient satisfait si l'entrée et la partie seulement qui comme on l'observera est située sur un "étang" de trois ou quatre pieds d'eau, formé entre la barre extérieure et une batture en dedans, étaient creusées jusqu'au point A.

Relativement à cette proposition, on pourra observer, que bien que les dépenses proportionnées puissent être bien plus considérables pour enlever une pareille quantité en dedans, comparée à celle d'en dehors, cependant l'incertitude d'un chenal en dehors, s'il est fait, et tenu en état de service, est au moins dix fois plus grande.

Les sondages dans chaque cas suivent la ligne des eaux les plus profondes : à quelques endroits sur la barre à l'entrée, le canot dans lequel ils se faisaient toucha le fond, et un peu à l'ouest il y avait un banc de sable d'un pied à 18 pouces au-dessus de la surface de l'eau.

Pour former un chenal du lac en dedans jusqu'au point A, de 80 pieds de large et de 8 pieds au dessous des eaux basses (à un pied plus bas que les sondages),

il faudra enlever 100,000 verges cubiques de la barre à ls. 4d. par verge cubique.....	£5416 13 4
Construction d'un quai, disons	1000 0 0
	<hr/>
Dépenses imprévues.....	583 6 8
	<hr/>
	£7000 0 0
	<hr/>
Autrement, pour creuser le chenal jusqu'au village,	
Barre extérieure comme susdit.....	£5416 13 4
Chenal de A jusqu'au pont de 50 pieds de large et 6 pieds sous les eaux basses, 55,000 verges cub.ques à ls. 6d.	4120 0 0
	<hr/>
	£9536 13 4
Ajouter pour dépenses imprévues.....	1263 6 8
	<hr/>
	£10800 0 0
	<hr/>

Dans le rapport qui précède j'ai cherché à fournir toutes les informations relatives à l'amélioration de ces rivières, que j'ai pu recueillir durant ma visite aux places respectives, et j'ai attiré l'attention sur quelques causes naturelles qui contribuent en tout ou en partie à former les barres aux entrées et qui, il est bien probable, ne disparaîtront pas simplement en creusant le chenal.

Avec l'espoir, donc, qu'il en a été dit suffisamment pour mettre les commissaires à même de décider du meilleur mode que les circonstances pourront permettre d'adopter,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

JOHN PAGE,
Ingénieur, T. P.

G.

TRAVAUX PUBLICS, TORONTO 22 juillet, 1856.

Monsieur,—Dans le rapport général de ce département sur les travaux publics de la province, soumis à la législature durant la dernière session la question qui était alors généralement discutée—de rendre l'Ottawa navigable dans tout son cours—fut mentionnée, et il fut recommandé de faire l'exploration de cette rivière et des territoires adjacents. Pour payer les frais de cette exploration, une somme fut insérée dans les estimations et votée par le parlement.

Il est maintenant décidé que cette exploration doit commencer sans délai et je suis chargé de vous informer que son excellence le gouverneur général, ayant pleine confiance dans votre zèle, votre énergie et votre capacité professionnelle, a bien voulu approuver l'arrangement qui vous en confie la charge et la direction principale.

Copie de l'ordre du conseil à ce sujet est ci-jointe.

Dans le rapport mentionné ci-dessus, on entre comme suit en matière :

“ L'importance qu'il y a à ouvrir une ligne complète de communication
“ depuis Mon-réal, par la ligne des Ontariens, le lac Temiscaming et la rivière
“ des Français jusqu'au lac Huron, a dernièrement accaparé une grande partie de

“ l'attention publique. La chambre de commerce de la cité de Montréal, la corporation de la cité d'Ottawa, les municipalités des divers comtés que la ligne doit traverser ont pris l'affaire en main et diverses pétitions qui s'y rapportent ont été présentées à l'exécutif.”

“ L'on a depuis quelques années admis la convenance d'améliorer la navigation des Outaouais en la rendant continue, de manière à éviter les transbordements nombreux qui se font nécessairement aujourd'hui ; et il a été voté £50,000 pour commencer les travaux qui sont tels et tellement situés que l'on retirera immédiatement des bénéfices à mesure que chacun d'eux sera séparément terminé. Lorsque le canal Chats sera terminé, les retards et les frais de transbordement et de charroyage entre le lac Chaudière et le lac Chats cesseront, et la navigation ne sera plus interrompue d'Aymer à Chats. Pareillement, lorsque les améliorations seront faites à la cité d'Ottawa (améliorations dont les spécifications et estimations sont déjà soumises) la navigation sera ouverte sans interruption jusqu'à Montréal. Si les canaux à Carillon et Grenville, connus sous le nom de canaux de l'ordonnance, avaient été la propriété et sous le contrôle de la province, il est probable que les améliorations auraient commencé en même temps ; et il n'y a point de doute qu'en devenant propriété provinciale ces canaux auraient été agrandis et améliorés.”

“ Toutes ces améliorations dans la navigation ont été entreprises dans la vue de les porter jusqu'au point où l'Outaouais en est susceptible, et des déboursés raisonnables et à mesure que sembleraient le demander le transport des approvisionnements nécessaires au commerce de bois et le défrichement et l'établissement du pays. Les dimensions des écluses devraient être les mêmes que celles des canaux du St. Laurent, mais avec un moindre tirant d'eau, savoir, 6 pieds et 6 pouces sur les seuils—tirant d'eau que l'on considère comme grandement suffisant pour la communication par eau que l'on a en vue, et que l'on ne saurait bien augmenter sans des dépenses considérables, vu la profondeur de la rivière elle-même dans certains endroits.”

“ Cette voie de communication cependant est destinée à de plus grands objets, aujourd'hui que la question est abordée ; surtout comme ouvrant une nouvelle route qui, dit-on, deviendra celle d'une grande partie des produits de l'ouest pour les ports de l'Atlantique, et qui sera celle que suivra le bois manufacturé destiné aux grands marchés de Chicago, etc.”

“ Il n'a pas encore été fait de relevés effectifs ou d'examen sur lesquels on puisse compter pour arriver à la construction de semblables améliorations et l'on n'a pas non plus obtenu à ce sujet de renseignements d'importance pratique ; mais le sujet a assez d'importance pour engager les soussignés à recommander qu'il soit autorisé et fait un relevé et une exploration générale de la ligne ; et jamais le département ne pourra le faire d'une manière plus économique et plus effective que dans ce moment. Ce relevé devrait être fait en hiver comme en été, parce qu'il est important d'observer l'état et le caractère des rivières et des eaux dans toutes les saisons. Ce relevé ne devrait pas être fait dans la vue de créer une communication par eau seulement ; mais il devrait être conduit de manière à fournir une ample occasion d'indiquer les avantages plus ou moins grands que le pays présente à la construction d'un chemin de fer à travers ce territoire, soit dans toute ou partie de son étendue, au lieu de la navigation projetée.”

L'extrait susdit, pris dans ses rapports avec l'ordre en conseil et avec le rapport de ce département sur lequel l'ordre est basé (et dont copie est ci-joint transmis.) embrasse si complètement les points essentiels auxquels on devra veiller dans la direction de l'exploration, qu'il reste bien peu d'autre chose à ajouter pour votre gouverne.

Vous verrez que le premier objet de l'exploration est de constater les capacités réelles de la rivière, les obstacles qui en entravent la navigation et comment

les surmonter, et, dans tous les cas qui se présenteront, de décider le mode de procéder qui paraîtra le plus désirable à tout égard pour franchir les obstacles—p plutôt les tranchées latérales que des chaussées dans une rivière de la nature de l'Ottawa. Vous porterez surtout toute votre attention sur le point si important des sources et des moyens nécessaires d'alimentation au plus haut niveau, comme aussi sur le choix d'un havre convenable pour le canal dans le lac Huron. Il serait à propos d'examiner aussi et comprendre dans votre rapport le caractère des tributaires de l'Ottawa et l'étendue de leur cours navigable.

La longueur considérable et l'importance d'une communication par eau comme celle qui est sous considération, et les déboursés nécessairement énormes qu'elle entraînera font désirer que, dans le cours de vos opérations, vous ne perdiez pas de vue l'importance qu'il y a à consigner les travaux nécessaires qui, étant complétés, rapporteraient des profits directs et immédiats, pendant que les autres travaux se construiraient; et qu'ainsi les travaux procéderaient suivant l'état des finances de la province et les besoins apparents de cette section du pays. Quant à ce sujet, il serait bon que vous constateriez quelles facilités offrent à la construction d'un chemin de fer les endroits de la rivière qui présentent des obstacles vraiment sérieux et dont l'enlèvement coûterait de grandes dépenses; avec ces moyens, ainsi qu'il est dit dans l'ordre en conseil, le pays s'ouvrirait et l'on aurait à des frais comparativement légers, des facilités considérables pour le transport du bois de construction, des produits agricoles, etc. Vous remarquerez sans doute que ces observations n'ont trait que pour les améliorations projetées jusqu'aux territoires établis dans cette rivière; mais ne considérant dans cette entreprise que la création d'une voie de transport des produits de l'ouest aux ports océaniques—ce qu'un grand nombre de personnes avocassent—il est clair que cette voie de communication, qu'elle se fasse par chemin de fer ou par eau, doit être, dans l'un et l'autre cas, continue et sans interruption.

L'échelle sur laquelle on doit commencer une voie de communication qui convient à un semblable trafic, devra nécessairement être plus grande que celle qui suffirait aux besoins locaux des établissements, etc.; et l'un des points les plus importants que votre exploration devra décider, sera jusqu'à quel point la ligne indiquée est susceptible de le devenir.

Quant aux renseignements que vous pourrez être en état de donner sur l'étendue des améliorations dont la navigation de la rivière est susceptible ou sur les facilités que le pays adjacents offre à la construction d'un chemin de fer, il serait aussi grandement à désirer que vous comprendriez dans votre exploration et rapport une description topographique et géologique du pays que vous aurez parcouru,—indiquant particulièrement la qualité du sol, la nature du bois—à être donnée à chaque quart de mille—et les facilités qu'il y a d'exploiter des pouvoirs d'eau, etc.

Comme le territoire situé entre les Chats et la Baie Georgienne est peu établi et peu connu et exploré, comparé à celui qui se trouve entre les Chats et St. Aimé, il est évident que vous devrez d'abord y porter votre attention et faire vos arrangements pour que vos partis commencent leurs études et explorations par ce territoire. Dans l'intervalle, vu l'état de ruine dans lequel tombent quelques uns des travaux des canaux de l'Ordonnance (aujourd'hui de la province) au-dessous de la cité d'Ottawa, il faudra en faire l'examen et un rapport, ainsi que la spécification et l'estimation du coût des réparations nécessaires pour les mettre en bon état, vu surtout la nécessité qu'il y a de déterminer par un examen complet jusqu'à quel point la rivière peut être rendue navigable.

Si dans le cours de l'exploration, vous désirez avoir des documens ou d'autres renseignements que ce département est en état de vous donner, ils vous seront transmis sans délai.

En terminant, je suis chargé de vous dire que comme la responsabilité de cette exploration importante tombe sur vous seul, les commissaires vous confient

à vous seul le choix de vos assistants ; et ils se flattent qu'au début immédiat, vous en avancerez les travaux autant qu'il vous sera possible de le faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

T. A. BEGLY,

Secrétaire.

Walter Shanly, écuyer, I. C.

Toronto.

H.

TRAVAUX PUBLICS.

TORONTO, 19 septembre, 1856.

MONSIEUR,—Dans l'entrevue préliminaire que vous avez eue avec les commissaires de ce département, avant de recevoir vos instructions pour les préparatifs de "l'exploration de l'Ottawa," vous avez été mis au fait des vues qu'ils entretiennent sur la nécessité de commencer promptement l'exploration de cette partie située entre le lac Chats et la Baie Georgienne, par la vallée de Bonnechère, ou toute autre voie intérieure ou directe qui pourrait se trouver plus praticable, afin de pouvoir comparer, sous le rapport des frais et avantages respectifs, une ligne de communication par chemin de fer dans cette direction, à une autre ligne qui suivrait la vallée d'Ottawa. L'exploration de la rivière Ottawa et des eaux qui se trouvent entre cette rivière et le lac Huron, dans le but de constater si elles sont susceptibles de devenir une communication par eau sûre et continue, étant l'objet de toute importance qui soit mentionné dans le rapport des commissaires des travaux publics et pour lequel les deniers ont été votés, il a été jugé expédient de formuler d'abord vos instructions dans ce sens —comprenant cependant, avec toutes les recherches sur la route par eau, toutes les opérations qu'il faudra faire pour vous mettre en état de faire rapport sur les facilités ou non qui s'offrent à la construction d'un chemin de fer dans la vallée ou les environs de ces eaux,—cette communication par chemin de fer devant être l'auxiliaire de toutes ces parties de la rivière Ottawa et de ses tributaires qui, dans leur état de nature, peuvent servir au transport des approvisionnements, etc., etc., des fabricants de bois.

Comme les commissaires trouvent d'après votre rapport que cette exploration est main'enant en pleine voie de progrès, ils désireraient que, dans le cours de votre exploration générale, vous prissiez des mesures pour organiser et mettre à l'œuvre, aussitôt que possible, un partie ou des parties d'explorations des lignes à l'intérieur, tel que ci-dessus mentionné ; cet e exploration devra être conduite de manière à vous mettre en état de faire un rapport complet sur le caractère et les ressources du pays, sur la qualité du climat et du sol, l'étendue et la nature des territoires à bois, le caractère et la capacité des rivières qui l'arrosent, —consignant aussi toutes les observations topographiques et géologiques qui pourront avoir quelque intérêt et mériter d'être mentionnées.

Les commissaires seront heureux d'avoir de vos nouvelles de temps à autre, relativement au service important qui vous a été confié.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

T. A. BEGLY,

Secrétaire.

Walter Shanly, Ecr. I. C.,

Toronto.

I.

TORONTO, 19 mars 1857.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information des commissaires, sur le progrès de l'exploration de la rivière Ottawa qui m'a été confiée le 22 juillet dernier.

En recevant mes instructions, je n'ai point perdu de temps à prendre les mesures nécessaires pour recueillir tous les renseignements les plus sûrs qui étaient à ma portée sur cette longue chaîne d'eau dont l'exploration devait se faire, dans la vue d'améliorer une ligne de navigation qui s'étendrait depuis l'embouchure de la Rivière des Français, dans la baie Georgienne, jusqu'à Montréal—distance évaluée à 430 milles.

Mon attention s'étant portée sur les deniers votés pour les dépenses de cette exploration et dont le montant se trouve en proportion bien modique de l'étendue de mes instructions, j'ai cru à propos de régler mes procédés de manière à ne faire les dépenses que sur les parties de la rivière qui sont bien connues pour offrir les plus grands obstacles à une navigation continue.

L'ancienne route des canots des "voyageurs" du nord ouest, suit l'Ottawa pour la distance de 130 milles au dessus de Bytown, jusqu'à l'embouchure de la rivière Matawan, remontant ce cours d'eau, à peu près vers l'ouest jusqu'à sa source dans le lac à la Truite (environ 40 milles), elle traverse alors la hauteur des terres qui séparent les eaux qui tombent dans l'Ottawa de celles des tributaires du St. Laurent. La largeur du plateau de séparation peut être évaluée à trois milles et il est baigné du côté ouest par le lac Nipissing; traversant ce lac on atteint la source de la rivière des Français qui se décharge dans la baie Georgienne. La distance qui sépare l'embouchure du Matawan où nous quittons l'Ottawa et la rivière des Français, est d'environ 125 milles.

Cette ancienne route de canots est celle qui doit être adoptée comme base de navigation sur une plus grande échelle et dont les besoins croissants du pays exigent le parachèvement, dans la vallée de l'Ottawa.

Poursuivant mes recherches, j'appris que sur cette partie de la rivière Ottawa ci-dessus mentionnée—c'est-à-dire les 186 milles de Bytown au Matawan, il y a 85 milles environ sur lesquels des bateaux à vapeur de 5 pieds à 5½ de tirant d'eau naviguent en trois sections différentes: le point le plus élevé qu'ils atteignent étant les rapides des "Deux Joachims" 135 milles au-dessus de la cité d'Ottawa (Bytown).

Ces trois sections navigables sont :

1. Le lac des Chênes : commençant à neuf milles au-dessus de Bytown et s'étendant jusqu'au bas des rapides des Chats..... 25 milles.
2. Le lac des Chats : de la tête des rapides des Chats au portage du Fort..... 23 milles.
3. La rivière Creuse : s'étendant depuis la tête de l'Isle des Allumettes jusqu'au bas des rapides des deux Joachims environ..... 37 milles.

J'ai aussi constaté que le département a fait faire l'étude d'un canal de neuf milles de long pour relier le Bas-Ottawa, avec le lac des Chênes au-dessus et que, plus loin, un canal de trois milles pour franchir les rapides des Chats et unir les deux lacs—Les Chênes et Les Chats—est actuellement en voie de construction.

La confection de ces deux travaux aura l'effet d'ouvrir une navigation continue de 60 milles de Bytown au portage du Fort ; mais de là à la tête de l'Isle des Allumettes, espace d'environ 40 milles, j'ai trouvé la rivière absolument impraticable, pour les fins de la navigation ; elle est interrompue par de nombreux rapides et divisée en deux chenaux séparés et tortueux.

J'ai fixé à cette section compliquée de la rivière le commencement de l'exploration ; considérant cependant que la question d'une navigation complète jusqu'au lac Huron doit finir par se résoudre, les améliorations qu'exige l'Ottawa proprement dit, pour les besoins de son commerce intérieur, exigeront bientôt que cette interruption de navigation qui existe entre Bytown et la tête de ce beau cours d'eau profonde connu sous le nom de Rivière Creuse disparaisse ; et comme il a été dit plus haut, il a déjà été pris des mesures pour améliorer cette partie jusqu'au Portage du Fort.

Vers le milieu d'août un parti d'arpenteurs était sur les lieux et les opérations commençaient dans les environs de Pembroke ; les travaux de l'exploration ont continué tout l'hiver ; ils progressent encore et il faudra bien une autre année pour les compléter ; nulle partie proportionnée de la chaîne de la navigation projetée au-dessus de Bytown n'offre autant d'obstacles et d'aussi sérieux obstacles à ces améliorations, et nulle partie n'exige une étude plus soignée et plus exacte que dans cette contrée située entre le Portage du Fort et la rivière Creuse.

Depuis la source de la rivière Creuse en montant, l'Ottawa paraît couler en ligne droite et n'avoir que peu d'embarras ; la rapidité de son cours s'étant principalement concentrée dans quatre rapides de peu de longueur, variant de 10 à 40 pieds de hauteur.

Il me sembla alors, que je pouvais très bien différer pour le moment, l'examen expérimental de cette section de route située entre les Joachims et les rapides Matawan, cinquante milles de long ; en conséquence je tournai mon attention vers ce chaînon si important où l'on doit chercher à relier les eaux de l'Ottawa à celles du lac Huron, entre l'embouchure de la rivière Matawan et le lac Nipissing.

Le Matawan se dirige en montant à peu près vrai ouest : sa longueur est de quarante milles, et sa source, dans le lac de la Truite, est à trois quarts de mille de celle de la rivière de Vase, tributaire du lac Nipissing.

Sur cette section, je plaçai deux partis d'arpenteurs, et me préparai à passer une campagne d'hiver en y envoyant des provisions, etc., en assez grande quantité pour durer jusqu'à l'ouverture de la navigation que, dans ces régions, l'on ne peut attendre avant le 10 mai.

Nonobstant la sévérité de l'hiver, le thermomètre indiquant souvent 39° au-dessous de zéro, je puis faire rapport que les travaux ont constamment progressé sur le Matawan, et qu'ils se conduisent de manière à fournir une carte entière, complète et exacte de la rivière et de ses lacs, avec ensemble l'examen topographique de ces hauteurs qui en séparent les eaux de celles du lac Nipissing, de manière à pouvoir constater où et comment l'union de ces eaux pourra s'effectuer.

Ce qui précède comprend tout ce que je voulais faire pour exécuter mes instructions jusqu'au moment où j'aurais des moyens de pousser mon exploration plus loin : mais lors de la suspension des travaux des Chats, je suggérai au département d'employer le personnel du génie, qui se trouvait engagé, à finir l'exploration de la rivière depuis le bas du canal jusqu'à la tête de celui qui était projeté et qui doit franchir les rapides Chaudière à partir de Bytown. Cette exploration qui prend tout le lac des Chênes, fait des progrès ; et avec les facilités que donne la glace, je pense que j'aurai sondé exactement les principaux chenaux, entre les points en question, lorsqu'il ne sera plus sûr d'y travailler.

Vu ce qui est ajouté plus haut à mon premier plan d'opérations, toute l'étendue de la route maintenant sous étude est comme suit :

1o. De la tête des rapides Chaudière au pied des Chats.....	25 milles.
2o. Du Portage du Fort au pied de la Rivière Creuse.....	40 “
3o. De l'embouchure du Matawan à celle de la rivière de Vase.....	45 “
Total.....	110 milles.

Toute l'étendue de cette route qui se trouve sous mes instructions comprend, je suppose 430 milles, en sorte qu'il en reste 320 milles que l'on n'a nullement cherché à explorer. Dans cette distance, cependant, se trouvent de grandes étendues d'eau profonde, qui pour être explorées, coûteront bien moins par mille, que les sections que nous explorons maintenant.

Pendant que je suis encore sur le sujet, qu'il me soit permis de dire que d'après l'opinion que j'ai pu me former sur le projet de pratiquer un canal à vaisseaux par la route de l'Ottawa jusqu'aux lacs de l'ouest, il n'y a point de section dans la rivière qui demande une étude plus soignée, il n'y a pas d'endroit qui offre des obstacles aussi continus à une bonne navigation, que cette partie que l'on nomme le bas Ottawa, qui s'étend de Bytown à son confluent avec le St Laurent; la longueur de cette distance est communément portée à 120 milles; si l'on prend Montréal comme point de jonction; pour cette partie de route, il n'a été fait aucune exploration si ce n'est quelques visites pour constater dans qu'elle condition se trouvaient les canaux de l'Ordonnance.

Quand aux résultats des explorations qui progressent en trois sections comme je l'ai dit plus haut, je ne suis pas prêt à en parler dans le moment, ce rapport n'étant que pour mettre les commissaires au fait des mesures qui ont été prises pour mettre leur intention à exécution. Depuis le commencement de l'hiver, les ingénieurs ont particulièrement dirigé leur attention vers le sondage des diverses parties de la rivière sur laquelle ils sont engagés, et tant que la glace sera sûre, cette partie importante des travaux sera poussée avec toute la diligence possible; car ce sont les faits qu'elle mettra au jour qui résoudront la question de l'échelle de navigation que l'Ottawa et d'autres eaux dans la chaîne possèdent déjà de leur nature ou qu'ils sont susceptibles d'acquérir par l'art. Les commissaires verront aussi que cette question, comme aussi celle beaucoup plus importante encore des frais, aura à être traitée en gros et qu'elle ne saurait l'être aussi longtemps qu'il y aura sur la route des obstacles qui n'auront pas été examinés. Tous les sondages qui peuvent se faire à l'aide de la glace durant cette saison seront faits au milieu d'avril au plus tard; et vers la fin de ce mois, je crois que je serai en état de vous rapporter avec quelque certitude la capacité de toutes les rivières et lacs qui forment les différents anneaux dans la chaîne de navigation qui s'étend au-dessus de la cité d'Ottawa; je pourrai aussi parler de la grande question de l'union des eaux de l'Ottawa à celles du lac Huron, et la source qui devra fournir l'eau nécessaire aux écluses.

Quant à cette partie de mes instructions qui me prescrit une exploration de chemin de fer qui suivrait la vallée de l'Ottawa, afin que les avantages qu'il offrira comme moyen de communication puissent être comparés aux avantages de la navigation de la rivière, j'ai à faire rapport qu'il a été relevé une ligne de Pembroke aux rapides des Joachims, distance de 40 milles; que la configuration du pays n'est pas favorable à la construction d'un chemin de fer, et que je n'ai pas cru à propos d'encourir des dépenses inutiles en continuant l'exploration plus haut que les rapides susdits, à la tête de la navigation de la "rivière Creuse."

J'ai fait de Pembroke le point de départ de l'étude du chemin de fer, considérant qu'il était inutile de commencer plus bas dans la rivière, vu que la compagnie du chemin de fer de Brockville et Ottawa avait déjà tracé sa ligne jusque là.

Pour les renseignements nécessaires relatifs aux frais de l'exploration, pour le passé comme pour l'avenir, je demande à vous renvoyer à ma lettre du 21 dernier qui traite spécialement de cet important sujet.

Avant de terminer ce rapport, j'ai à dire que j'ai moi-même exploré cette partie de la ligne de communication projetée, située entre l'embouchure de la rivière des Français à l'angle nord-est du lac Huron et le Portage du Fort, au pied de la série de Chutes du Calumet, sur l'Ottawa; et j'ai généralement examiné les principaux obstacles qui s'opposent à une navigation continue sur cette longue étendue d'eau.

Quant au résultat de mes observations sur cette section de la route où les eaux coulent vers l'ouest et dont je n'ai pas encore parlé, je dirai en peu de mots que cette embouchure de la rivière des Français, dans laquelle je suis entré sous la direction d'un sauvage du lac Nipissing, n'est nullement embarrassée d'îles et est tout à fait accessible aux gros vaisseaux; que la rivière des Français elle-même est singulièrement propre à la grande navigation; que le lac Nipissing, cette belle nappe d'eau, possède au moins sur le côté où nous travaillons (le sud) un ancrage profond et sûr; et enfin, que les hautes terres qui en séparent les eaux de celles de l'Ottawa ne sauraient être comme un obstacle insurmontable à leur union, quand il est bien connu qu'une tranchée de trois quarts de mille de long sur douze pieds de profondeur ferait couler dans le lac Huron, par la rivière des Français, les eaux supérieures du Matawan, maintenant tributaire de l'Ottawa, et qui a plus de 200 pieds de profondeur.

J'ai voyagé en canot dans toute la partie ci-dessus décrite de la route, environ 260 milles, et j'ai trouvé partout une eau profonde, tranquille, et partout plutôt le caractère de celle d'un lac que d'une rivière; et je suis arrivé au terme de mon voyage, avec une conviction bien fermement imprimée que la nature y avait tracé un sentier au désert que le génie du commerce saurait bientôt faire servir à ses besoins. Je considère comme inévitable l'union des eaux des grands lacs avec "la grande rivière du nord;" L'exploration déterminera l'échelle de navigation à laquelle cette route, dans tout son parcours, sera le plus propre.

Dans mon prochain rapport je serai prêt à discuter le sujet des écluses, indiquant le nombre qu'il en faudra faire sur cette route comparé à ce qu'il en faut pour les lacs et le St. Laurent; un état comparatif des distances sera aussi donné.

Je ne puis terminer ce rapport sans rendre témoignage à l'exactitude singulière des explorations faites par Sir William Logan, géologue de la province, et son assistant M. Murray, sur le Matawan, le lac Nipissing et la Rivière des Français. J'ai dit singulière, par rapport aux moyens limités qu'ils avaient à leur disposition.

Le niveau du Matawan que le premier de ces messieurs avait pris, je crois, s'est trouvé strictement correct, l'exploration du lac Nipissing et de la Rivière des Français que M. Murray a fait seul, comme j'apprends, est une œuvre sur laquelle on peut grandement compter, et contribuera à diminuer le temps et les dépenses pour les travaux d'ingénieurs dont les commissaires m'ont chargés.

Le tout respectueusement soumis, monsieur.

Votre obéissant serviteur,

W. SHANLY.